Die Beziehungen zwischen dem handelspolitischen System der Ausnahmetarife der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der deutschen staatlichen Außenhandelspolitik

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde an der
Handels-Hochschule Mannheim

Vorgelegt von Dipl.-Kfm. und Dipl.-Handelslehrer Horst Kluge

Referent: Prof. Dr. Ernst Schuster.
Korreferent: Prof. Dr. Wilhelm Ludewig.

Tag der mündlichen Prüfung: 27. Oktober 1933.

Meinen Eltern!

Inhaltsverzeichnis

Literatur-Verzeichnis.

Adolph, Dr. E.: Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik. Berlin 1927.

Allgemeiner Tarifanzeiger (abgekürzt ATA) Wien. Jahrgänge 1924/1932.

Archiv des Deutschen Landwirtschaftsrats. Jahrgänge 1929/1932.

Archiv für Eisenbahnwesen. Jahrgänge 1924/1932.

Bachert, Josef und Karl, Franz: Grundzüge und Einrichtungen des Eisenbahntarif- und Verkehrswesens. Karlsruhe 1924.

Baumann, Dr. H.: Deutsches Verkehrsbuch. Berlin 1931.

Beckerath, E. v.: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung. Berlin 1918.

Borght, Dr. R. v. d.: Handel und Handelspolitik. Leipzig 1907.

— Das Verkehrswesen, in: Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften. Leipzig 1925.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Geschäftsberichte 1925/1932.

Dröge, Kurt: Die handelspolitische Bedeutung der Eisenbahngütertarife. Diss. 1921.

Eisen- und Stahlwarenindustriebund Elberfeld: Eisen- und Stahlwaren und ihre Beförderungskosten im In- und Auslandsverkehr. Elberfeld 1928.

Eulenburg, Franz: Außenhandel und Außenhandelspolitik (die internationalen Wirtschaftsbeziehungen) in: Grundriß der Sozialökonomik, VIII. Abtlg. Tübingen 1929.

Frankfurter Zeitung: Wirtschaftsheft 6: Verkehr.

Friedensvertrag, Der, vom 28. Juni 1919. Mit allen ergänzenden Bestimmungen, erläutert von Dr. jur. Friedrich Wündisch. Mannheim—Berlin—Leipzig 1919.

Giese, Dr. K.: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928.

Gothein, Gr.: Die Wirkung der Handelsverträge. Berlin 1895.

Graff, Werner: Die Tarifpolitik und Finanzgebarung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in ihren ersten drei Geschäftsjahren unter besonderer Berücksichtigung der Belastung durch das Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924. Diss. Greifswald 1928.

Greiner, Eberhardt: Die Deutsche Reichsbahn seit ihrem Bestehen insbesondere deren gesetzliche Grundlagen und Organisation, Finanzwesen, Tarifwesen und Rationalisierung. Diss. Würzburg 1931.

Gruntzel, Dr. J.: System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908.

— System der Handelspolitik. Wien 1928.

Handelsmuseum, Das: Wien 1902.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften.

Hantos, Elemer: Mitteleuropäische Eisenbahnpolitik, in: Mitteleuropäische Wirtschaftsfragen, Schriftenreihe des Mitteleuropa-Instituts. Wien—Leipzig 1929.

Haushalter, Dr. F.: Deutschlands Handelsverträge und sein Anteil am Welthandel. Leipzig 1930.

Helfferich, K.: Handelspolitik. Vorträge. Leipzig 1901.

Heyer, Albert: Die Entwicklung des deutschen Eisenbahngütertarifwesens, insbesondere die Neuregelung nach dem Kriege. Diss. Greifswald 1922.

Jahrbuch für Eisenbahnwesen. Jahrgang 1925/26. Münster.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (J. Ue. G.) vom 23. Oktober 1924 mit Kommentar von Dr. Otto Loening. Berlin 1927.

Klütz, Walter: Der Staffeltarif in der deutschen Eisenbahntarifpolitik der letzten Jahre mit besonderer Berücksichtigung der Tarifierung landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Diss. Greifswald 1930.

Kraus, A.: Theorie und Technik der deutschen Gütertarife. Karlsruhe.

— Gütertarifpolitik, Gütertariflehre, Gütertariftechnik im allgemeinen. Bücherei des Verbandes deutscher Eisenbahnfachschulen, E. V. Bd. 18. Berlin 1931.

Lotz, W.: Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900 fortgeführt bis zur Gegenwart. Leipzig 1910.

List-Gesellschaft, e. V.: Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart, Verhandlungen der Friedrich-Listgesellschaft, am 29. Oktober 1927 in Berlin.

Meis, Hans: Die Nachkriegsgütertarifpolitik der Deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung des rheinisch-westfälischen Kohlenbergbaues. Diss. Münster 1924.

Merländer, Hans-Hermann: Die Tarifpolitik der deutschen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit. Diss. Leipzig 1925.

Moche, H.: Die deutschen Eisenbahngütertarife in ihrer geschichtlichen Entwicklung. Diss. Köln 1902.

Moormann, Dr. jur.: Leitfaden für den Verkehrsdienst, Heft I: Das Tarifwesen. Berlin 1926.

Niederschriften über die Sitzungen der ständigen Tarifkommission.

Oeser: Das deutsche Eisenbahnwesen; Vortrag, gehalten in der Deutschen Weltwirtschaftlichen Gesellschaft 27. 2. 1925.

Philippovich, Dr. E. v.: Grundriß der politischen Oekonomie, 2. Bd., I. und II. Teil, 1921 und 1923 Tübingen.

Pindt, Richard: Die Tarifpolitik der Reichsbahn und ihre Auswirkungen auf die Industrie. Diss. Halle 1925.

Plaut, Th.: Deutsche Handelspolitik. 1929.

Reichsbahn, Die, Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin, herausgegeben in der Hauptverwaltung Berlin. Jahrgänge 1925/1932.

Reichsbahngütertarif, Teil I, Abtlg. A für die Jahre 1920/1932.

Reichsbahngütertarif, Teil I, Abtlg. B für die Jahre 1920/1932.

Reichsbahngütertarif, Teil II, Hefte C IIb für die Jahre 1920/1932.

Darstellung zu Heft C II b vom 1. 9. 1930.

Reichsgesetzblätter (RGBl.)

Reichsverband der deutschen Industrie: Geschäftliche Mitteilungen 1930.

Reichsverkehrsministerium: Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1922.

Rosenbrock, Dr. Ewald: Landwirtschaft und Tarifpolitik; Berlin 1927, Heft 8 der Veröffentlichungen des Deutschen Landwirtschaftsrates.

Rosenthal, Dr. C. A.: Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche und in der Schweiz, I. Teil. Jena 1914.

Sachverständigen-Gutachten, Die: Die Berichte der von der Reparationskommission eingesetzten beiden Sachverständigen-Komitees vom 9. 4. 1924 nebst allen Beilagen. Berlin 1924.

Sarter, Dr. A.: Jahrbuch des Deutschen Verkehrswesens. Berlin 1922.

— Die Reichseisenbahnen. Mannheim—Leipzig—Berlin 1920.

Sarter, Dr. A. und Kittel, Dr. Th.: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Berlin 1931.

Schriften des Vereins für Sozialpolitik 49—51, XLIX: Die Handelspolitik der wichtigeren Kulturstaaten in den letzten Jahrzehnten. Leipzig 1892.

Sax, Dr. E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft 3 Bände. Berlin 1922.

Seidler, Dr. E. und Freud, A.: Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik. Leipzig 1904.

Siegert-Bertsch: Handels- und zollpolitische Fragen der Gegenwart. Bearbeitet im Deutschen Industrie- und Handelstag. Berlin 1927.

Spieß, Dr. W.: Tarif, eine enzyklopädische Studie. Berlin 1931.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.

Statistisches Warenverzeichnis und Verzeichnis der Länder der Herstellung und der Bestimmung. Berlin 1931.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Deutschen Reichstags. Vierte Legislaturperiode II. Session 1879, 40. Sitzung.

Verfassung, Die, des Deutschen Reiches vom 1. August 1919.

Vogt, Johannes: Wandlungen im Deutschen Eisenbahnwesen. Berlin.

Volkswirtschaftliche Zeitfragen 1—21.

Wagner, A.: Ueber Verstaatlichung der Eisenbahnen und über soziale Steuerreformen. 2 Landtagsreden. Berlin 1883.

Weber, Adolf: Volkswirtschaftslehre. Eine Einführung. IV. Band: Handels- und Verkehrspolitik. München und Leipzig 1933.

Weber, R.: System der deutschen Handelsverträge. Leipzig 1912.

Wirtschaftsstudien: Neue und erweiterte Folge der volkswirtschaftlichen Abhandlungen der Badischen Hochschulen. Bände 1—7. Karlsruhe 1925.

Wolf, P.: Die Deutsche Reichsbahn und ihre Beziehungen zu ausländischen Eisenbahnen. Berlin 1931.

Young-Plan: Bericht der Pariser Sachverständigen-Konferenz vom 7. Juni 1926 mit allen Anlagen. Amtlicher Text. 1929.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Jahrgänge 1925/1932.

Zimmermann, A.: Die Handelspolitik des Deutschen Reiches vom Frankfurter Frieden bis zur Gegenwart.

— Geschichte der Preußisch-Deutschen Handelspolitik. Oldenburg und Leipzig 1882.

Zollhandbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1930.

Zolltarifgesetz vom 25. 12. 1902 und Verordnung über die Einführung eines Obertarifs vom 29. 2. 1932. Berlin 1932.

Zuschriften von Reichsbahn-Direktionen und Wirtschaftsverbänden.

Vorwort:

Die auf den folgenden Blättern durchgeführte Untersuchung wurde in meiner Diplomarbeit „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn als Handelspolitik" mit folgenden Worten umrissen:

„Wie diese handelspolitischen Tarifmaßnahmen sich zur deutschen staatlichen Handelspolitik verhalten, ist eine Frage, deren Beantwortung vom Thema nicht gefordert wird. Sie sollte zur Schließung des Problemkreises nur gezeigt werden." [1])

An handelspolitischen Maßnahmen interessieren in diesem Zusammenhang die Zollpolitik und die eisenbahntarifarischen Abreden der Handelsverträge. Diese Feststellung bestimmt die Gliederung.

Kapitel 1 behandelt die Grundsätze sowohl der volks- als auch der privatwirtschaftlichen Theoretiker über die Beziehungen zwischen Tarifpolitik und Zollpolitik. Die im folgenden Kapitel darzustellende Praxis der Tarifpolitik wird zu zeigen haben, welche tatsächlichen Beziehungen zur Zollpolitik bestehen und welche Grundsätze die Bahn damit in Wirklichkeit befolgt.

Die in den Handelsverträgen getroffenen Vereinbarungen über die Eisenbahntarifpolitik der vertragschließenden Staaten hat das Kapitel 3 zu behandeln. Hierbei ist die Frage zu beantworten, inwieweit die autonome Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch die vertraglichen Abmachungen beeinflußt wird und welche Folgerungen sich hieraus ergeben.

---

[1]) Dipl.-Kfm. Horst Kluge: „Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn als Handelspolitik" a. a. O. S. 2.

1. Kapitel:

Zur Problematik der Beziehungen zwischen der Eisenbahngütertarifpolitik und der staatlichen Außenhandelspolitik.

Die Zellen einer arbeitsteilig organisierten Wirtschaft bedürfen zur technischen Durchführung raumüberwindenden Güteraustausches der Verkehrsmittel: „Ortsveränderung als Wirtschaftshandlung“ [2]) ist deren sozialökonomische Funktion.

Objektives Merkmal aller „Wirtschaftshandlung“ ist der Preis, der bei den Eisenbahnen als Frachtsatz in Verbindung mit bestimmten Beförderungsbedingungen den „Tarif“ bildet [3]). Der Aufbau der Tarife gestattet in besonderen Fällen die Auslösung handelspolitischer Wirkungen, wodurch die Frage nach ihrem Verhältnis zu den Maßnahmen der staatlichen Außenhandelspolitik, insbesondere zu den Tendenzen der Zollpolitik, akut wird.

Grundsätzlich ergibt sich aus der im Wesen begründeten verschiedenen Wirkung von Zolltarifsatz und Eisenbahntariffrachtsatz die Unmöglichkeit, sie in einem einheitlichen System zusammenzufassen. Der Zolltarifsatz als einmalige Abgabe für die Einfuhrware wirkt immer gleichmäßig, wobei es gleichgültig ist, ob die Ware unweit der Grenze oder erst im Inneren des Landes verbraucht wird; der Eisenbahnfrachttarifsatz dagegen als Preis für die Transportleistung belastet die Ware je nach der Länge der Beförderungsstrecke ganz verschieden. Das Schwanken der kilometrischen Relation bedeutet die Unmöglichkeit, z. B. einen Zoll-Tarifsatz in Höhe von RM 1.— zu ersetzen durch eine Tarifermäßigung oder -erhöhung von 5 oder 10 Rpf. [4]).

Die fehlende Homogenität zwischen Fracht- und Zollsatz besagt natürlich nicht, daß eine Erhöhung oder Ermäßigung der Frachten hinsichtlich der Außenhandelsbeziehungen ohne Wirkung bleibt. Die

---

[2]) Sax, Dr. E.: „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft“, 1. Band a. a. O. S. 2.

[3]) Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung § 6 (Tarife) Abs. 1 in: „Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil 1, Abteilung A“.

[4]) Z. d. V. d. E. V. 1929 a. a. O. S. 605.

Begünstigung der Einfuhr zollgeschützter Waren bedeutet einen Widerspruch zur Zollpolitik; die im Einfuhrtarif dem Normaltarif gegenüber gewährte Ermäßigung wirkt in diesem Falle wie eine Einfuhrprämie, die jedoch je nach der Versandweite verschieden hoch ist. Diese Erscheinung vermag die preiserhöhende Wirkung der Schutzzölle abzuschwächen und veranlaßt die Vertreter schutzzollorientierten Handelspolitik, die Kongruenz zoll- und tarifpolitischer Maßnahmen zu fordern [5] [6].

Im Gegensatz hierzu fordern die Freihändler die Uebertragung des Grundsatzes des laisser faire — laisser passer auf die Tarifpolitik [7] [8]. Handels- und Tarifpolitik seien ihrem Wesen nach zwei ganz verschiedene Gebiete, die nicht miteinander in Verbindung zu bringen seien. Das zeige sich in dem Widerspruch, der sich aus der

---

[5]) Rede Bismarcks im Deutschen Reichstag vom 8. 5. 1879:

„Ich habe in der ganzen Debatte die Erwähnung eines Gebiets vermißt, ohne welches der Zolltarif noch keine Selbständigkeit, keine Sicherheit und keine Wirkung hat, das ist die Frage der Eisenbahntarife. Sie liegt ja nicht hier in diesem Gesetze, sie schwebt auf einem anderen Gebiete, aber sie sollte womöglich auch gleichzeitig gelöst werden, denn es ist ganz unmöglich, eine Zollpolitik unabhänig von der Eisenbahnfrachtpolitik zu treiben. Solange die Tendenz unsrer Eisenbahnen gewesen ist, uns alles, was Einfuhr ist, wohlfeiler hereinzufahren, als sie das, was Ausfuhr ist, herauszufahren, solange ist sie ein Gegenzoll gegen unseren Zolltarif, steht uns als Einfuhrprämie gegenüber, die beispielsweise im Getreide, wie ich mich in dem Briefe an Herrn von Thüngen geäußert habe, sehr häufig das Doppelte, manchmal das Drei- und Vierfache des Zolles betragen kann. Solange wir diesen Krebsschaden unserer Produktion haben, daß jede Ausfuhr von uns nach höheren Tarifen gefahren wird, als die Einfuhr, daß jedes deutsche einheimische nationale Gut teuerer gefahren wird als das ausländische, solange wir davon nicht erlöst werden, kann in Massengütern kein Grenztarif helfen".

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Deutschen Reichstages, 40. Sitzung a.a.O.S. 1063.

[6]) Adolf Wagner: Über Verstaatlichung der Eisenbahnen und über soziale Steuerreform. Zwei Landtagsreden, Berlin 1883 a. a. O. S. 5/6.

„Die ordentliche Einrichtung des Gütertarifs läßt sich in unseren modernen Staaten garnicht trennen von dem Zusammenhang mit dem Zolltarif. Daher versuchen die großen modernen Staaten, wenn sie die und die Zollpolitik durchführen wollen, und die damit verknüpften Interessen, die sie einmal für richtig hatten, vertreten, ihre Eisenbahntarife in Zusammenhang mit der Zollpolitik zu bringen . . . . Die Eisenbahn hat nicht nur ein fiskalisches Interesse im engsten Sinne wahrzunehmen, sondern das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse".

[7]) Lujo Brenatnn: Das Freihandelsargument, Berlin-Schöneberg 1910, a. a. O. S. 114.

„Genau so wie mit dem Verbot der Dreschmaschine, dem Ersäufen des Erfinders der Bandmühle und dem Zerschlagen des Dampfschiffes Papins verhält es sich, wenn es z. B. infolge des Ausbaus des Verkehrsnetzes möglich wird, die fruchtbaren Ländereien entfernter Gegenden der Erde der Ernährung der heimischen Bevölkerung dienstbar zu machen, und die Benutzung dieser Verkehrsfortschritte durch Tarife und Zölle verhindert wird, damit auch unsere unfruchtbaren Ländereien mit Getreide bestellt werden können. In beiden Fällen wird im Sonderinteresse bestimmter Kreise die Benutzung eines Fortschritts verhindert, welche der nationalen Arbeit größere Erträge abwerfen würde".

[8]) Ludwig Bamberger: Das Schreiben des Reichskanzlers an den Bundesrat vom 15. 12. 1878 betr. die Revision des Zolltarifs. Vortrag, gehalten in der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft zu Berlin am 11. 1. 1879, erschienen in „Volkswirtschaftliche Zeitfragen 1—21" a. a. O. S. 32 ff.

„Durch den Kopf des Handelsministers . . . ging schon in unseren Tagen offenbar der Gedanke, er könne nicht bloß mittels der Tarifpolitik den inländischen Verbrauch regulieren und den inländischen Produzenten bevorzugen, sondern sogar der Gedanke, er könne den ausländischen Weltmarkt beherrschen. Die Absperrung des österreichisch-ungarischen Mehls von den deutschen Eisenbahnen hat keinen anderen Erfolg gehabt, als daß die Eisenbahnen den Transport verloren, der nun über Triest und Fiume nach England ging. Aber jene Absperrung hatte, wie angedeutet ward, zum Zweck, zu hindern, daß dieses Getreide resp. Mehl auf den englischen Markt komme und die Marktpreise herabdrücke, die unsere deutsche Mehlproduktion in England zu erzielen beanspruchen könnte. Und so hatten wir wirklich die unglaubliche Ambition, von Deutschland aus den Weltmarkt für Nahrungsmittel, auf den die Zufuhren der ganzen Erde zusammenströmen, durch ein Ministerialedikt regulieren zu wollen".

Abschließung von der Weltwirtschaft durch Schutzzoll einerseits und der Investierung großer Kapitalien in Eisenbahnbauten andrerseits ergebe. Letztere Tatsache zwinge zu einer Tarifpolitik, die nicht auf zollpolitische Interessen, sondern auf die Rentabilität des Kapitals Rücksicht nehme [9]). Es komme deshalb darauf an, soviel wie möglich Waren auf die deutschen Eisenbahnen zu locken, wobei es gleichgültig sei, ob dies durch niedrige Normaltarife oder durch allgemeine oder besondere Ausnahmetarife, wie Ein- und Durchfuhr-Ausnahmetarife, geschehe.

Negativ bedeutet also die Uebertragung der Freihandelsidee auf die Tarifpolitik die Unterlassung jeglicher den Außenhandel hemmenden Maßnahmen, positiv die Anerkennung eigener Gesetze.

Dieses Prinzip der Eigengesetzlichkeit der Tarifpolitik wurde von Reichsbahnoberrat und Dipl. Kaufmann Dr. Spieß in seiner im Jahre 1931 erschienenen Schrift: „Tarif, eine enzyklopädische Studie“ folgendermaßen formuliert:

> „Die Eisenbahn muß, soll sie außenhandelspolitisch angesetzt werden, in Monopol-, und zwar Staatsmonopolbetrieb stehen. Ist dies nicht der Fall, so hat die Bahn, bevor sie zollpolitischen Aspirationen Folge geben kann, zunächst um die Wahrung der eigenen Wirtschaftslage sich zu kümmern. Die eigene Wirtschaftsbetreuung ist die erste und die allein echte Tarifpolitik eines Eisenbahnunternehmens.“
>
> „Die nicht monopolistische Eisenbahn wird stets zunächst auf die Gewinnung des eigenen notwendigen Einnahmesolls Bedacht nehmen müssen und nur, soweit sich bei Wahrung dieses ihres primären Ziels und Zwecks Möglichkeiten ergeben, äußeren wie vor allem zunächst auch inneren handelspolitischen Bedürfnissen Rechnung tragen.“ [10])

In diesen Gedankengängen offenbaren sich Beziehungen zu den im Dawesplan niedergelegten Grundsätzen. § 2 des „Gesetzes über die

[9]) F. X. von Neumann-Spallart-Wien: Der Schutz in der Weltwirtschaft, Vortrag gehalten in der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft zu Berlin am 15. März 1879, erschienen in „Volkswirtschaftliche Zeitfragen“ 1—21 a. a. O. Seite 22.

„Den Ersatz des durch Schutzzölle gedrosselten Außenhandels durch den Binnenverkehr zu erhoffen, wäre ein eitler Wahn, denn weder sind die Anlässe zu gegenseitigem innerem Tausche zu häufig, noch hat die Beförderung der Frachten auf kurzen Strecken jenen Einfluß auf die Rentabilität einer Eisenbahn, wie der Transport auf den großen internationalen Linien im durchgehenden Verbandsverkehr. Würde also etwa ein Staat, wie das Deutsche Reich, eine Zollpolitik wirklich einschlagen, welche den Handel beschränken sollte, so muß sich dieser Staat als erste Folge eine kleine Kompensationsrechnung gefallen lassen. In den Staatsbahnen des Deutschen Reiches ist nämlich nach einer vor wenigen Wochen dem Reichstag vorgelegten „Übersicht der Betriebsergebnisse“ das Anlagekapital von 3847 Millionen Mark engagiert, außerdem stehen Privatbahnen mit einem Anlagekapital von 1089 Millionen Mark unter Staatsverwaltung. Wenn eine restriktive Zollpolitik den Verkehr auf diesen Bahnen vermindert, was als Erfolg prinzipiell mit Sicherheit vorauszusagen ist, so bedeutet 1% Interessenentgang 49,4 Millionen Mark jährlichen Verlust. Es wird vieler Finanzzölle bedürfen, um nur diese Summe zu decken“.

[10]) Spieß: Tarif a. a. O. Seite 109 ff.

Deutsche Reichsbahngesellschaft" vom 30. August 1924 bestimmt[11]):

> „Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen."

Das im gleichen Gesetz der Reichsregierung zugebilligte Recht der Aufsicht über den Betrieb und die Tarife der Gesellschaft

> „ist von der Reichsregierung so auszuüben, daß die Gesellschaft dadurch nicht gehindert wird, die Einnahmen zu erzielen, die für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Schuldverschreibungen sowie für die Vorzugsdividende und die Einziehung der Vorzugsaktien erforderlich sind." (§ 34)[12])

Volkswirtschaftliche Rücksichten dürfen diese privatwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht gefährden; letztere Rücksichten gehen also vor[13]).

---

11) RGBl. 1924 Teil II a. a. O. S. 272 ff.

12) RGBl. 1924 Teil II a. a. O. S. 272 ff.

13) Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft a. a. O. S. 15.

2. Kapitel:

Die autonome Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft:

Das handelspolitische System der Ausnahmetarife und seine Beziehungen zur deutschen Zollpolitik.

Die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" entwickelte den am Tage ihrer Errichtung — dem 30. August 1924 — bestehenden deutschen Eisenbahn-Gütertarif weiter. Dieser ausschließlich auf inländischen tarifbildenden Faktoren [14]) — sie werden in § 1 behandelt — beruhende Tarif stellt das Gebiet der autonomen Tarifpolitik [15]) dar, deren für den Außenhandel wichtigster Teil die Ausnahmetarifpolitik ist.

Das Erbe, das die „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" von dem früheren Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" übernahm, war denkbar dürftig. Die tarifarischen Bestimmungen des Versailler Vertrages hatten zur fast vollständigen Aufgabe der Ausnahmetarifpolitik geführt. Art. 365, Abs. 1 [16]) dieses Vertrages verlangte, daß auf deutschen Bahnen den Sendungen von und nach den alliierten und assoziierten Staaten der billigste auf irgendeiner deutschen Strecke und in beliebiger Richtung geltende Tarif zur Verfügung

---

[14]) Philippovich: Grundriß d. pol. Oekonomie, 2. Bd., 1. Teil, a. a. O. S. 367

[15]) Bereits Seidler und Freund unterscheiden in ihrer Untersuchung „Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik" die „autonome" und die „vertragliche" Tarifpolitik. A. a. O. S. 6.

[16]) „Diejenigen Güter, die aus den Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte kommen und nach Deutschland bestimmt sind, ebenso wie diejenigen Güter, die im Durchgangsverkehr durch Deutschland von Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte kommen oder dorthin gehen, genießen auf den deutschen Eisenbahnen hinsichtlich der Gebühren (unter Berücksichtigung aller Prämien und Rückvergütungen) ohne weiteres alle Erleichterung und in jeder anderen Hinsicht die günstigste Behandlung, die für Güter derselben Art gelten, welche auf irgendeiner deutschen Strecke, sowohl im Binnenverkehr wie bei der Ausfuhr, Einfuhr oder Durchfuhr unter gleichen Bedingungen, besonders hinsichtlich der Länge des Transportweges befördert werden. Die gleiche Regel soll auf Verlangen einer von mehreren alliierten und assoziierten Mächte auch für von diesen Mächten namentlich bezeichneten Güter gelten, die aus Deutschland kommen und für ihre Gebiete bestimmt sind.

gestellt werden sollte. Diese Forderung beantwortete die „Deutsche Reichsbahn" mit der Aufhebung fast sämtlicher Ausnahmetarife [17].

Mit der Stabilisierung der deutschen Währung im Jahre 1923 trat jedoch bereits eine Wendung ein; die „Vorteile" der Inflation waren weggefallen und mit einigen wenigen Tarifen nahm die „Deutsche Reichsbahn" die Ausnahmetarifpolitik wieder auf. Erst der Ablauf der Tarifbestimmungen des Versailler Vertrages am 10. Januar 1925 [18]) erlaubte der inzwischen gegründeten „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" den Ausbau und die intensive Fortentwicklung der Ausnahmetarife. Sie konnte nunmehr „autonome" Tarifpolitik treiben, ohne fürchten zu müssen, daß jeder Transport der alliierten und assoziierten Staaten die Vergünstigungen der Ausnahmetarife in Anspruch nehmen konnte, der sonst zu den höheren Sätzen des Normaltarifs hätte erfolgen müssen. Freilich sollten noch andere Bindungen die „autonome" Tarifpolitik beeinflussen; von ihnen soll jedoch in Kapitel 3 gehandelt werden.

§ 1: Wesen und Aufbau der Ausnahmetarife und die Organe der Ausnahmetarifpolitik.

„Je einfacher das normale Tarifschema und je differenzierter der Wettbewerb sonstiger Verkehrsmittel und der Produktionsgebiete innerhalb der Volkswirtschaft ist, umso mehr wird sich eine Bahnverwaltung zu Ausnahmetarifen gedrängt sehen." [19])

Unter Ausnahmetarif ist negativ jede Tariffestsetzung zu verstehen, die eine Abweichung von dem normalen Gütertarifschema darstellt [20]). Der Versuch einer Definition des Ausnahmetarifs führt somit zu einer Aufzählung der Merkmale der Abweichung des Ausnahmetarifs vom Normaltarif. Diese Abweichung kann die Gütereinteilung, die Beförderungsbedingungen, den Geltungsbereich, die

---

17) Reichsverkehrsministerium: Die Tarifpolitik der deutschen Reichsbahn a. a. O. S. 22 u. 47.

18) Artikel 375.

„Nach Ablauf einer Frist von 5 Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages ab können die Vorschriften der Art. 321 usw. jederzeit durch den Rat des Völkerbundes abgeändert werden.

Mangels eoner Abänderung kann nach Ablauf der im vorstehenden Absatz vorgesehene Frist von 5 Jahren der Vorteil irgend einer der Vorschriften, die in den vorstehend aufgezählten Artikeln enthalten sind, von keiner der alliierter und assoziierten Mächte zugunsten eines Teiles ihrer Gebiete in Anspruch genommen werden, für den keine Gegenseitigkeit zustande wird. Die Frist von 5 Jahren, während der die Gegenseitigkeit nicht verlangt werden kann, kann vom Rat des Völkerbundes verlängert werden".

Weder eine „Abänderung" noch eine „Verlängerung" erfolgte.

19) Adolf Weber: Volkswirtschaftslehre. Eine Einführung. IV. Band: Handels- uud Verkehrspolitik, a. a. O. S. 181.

20) Eine Ansnahmetarifierung liegt auch vor, wenn in der Gütereinteilung des Normaltarifs eine Ware im Falle der Ausfuhr in eine niederere Klasse eingereiht wird als im Binnenverkehr (Deklassifikation).

So tarifiert Spat (im Teil IB vom 1. IV. 28.):

horizontale oder vertikale Staffelung und die Höhe der Frachtsätze betreffen[21]).

Der Ausnahmetarif zeigt im allgemeinen folgenden Aufbau:

1. Das Warenverzeichnis,
2. Die Anwendungsbedingungen,
3. Der Geltungsbereich,
4. Die Frachtberechnung.

Das Warenverzeichnis nennt die in den Ausnahmetarif aufgenommenen Waren. Die Anwendungsbedingungen enthalten besondere Vorschriften, deren Einhaltung notwendig ist, soll die Ware zu den Sätzen des Ausnahmetarifs befördert werden. Die im Rahmen dieser Arbeit wichtigen werden später behandelt werden.

Der Geltungsbereich kann sein:

1. unbeschränkt, dann enthält er alle Bahnhöfe und Grenzübergangspunkte. Während auf dem „Bahnhof" Versand und Empfang möglich sind, ist dies bei den sogen. Grenzübergangspunkten nicht der Fall. Sie sind lediglich auf der Grenze angenommene Tarifpunkte. Im Tarif werden sie gekennzeichnet durch die Hinzufügung des Wortes „Grenze" an den Namen der letzten Station vor der Grenze; z. B. Gronau-Grenze.
2. beschränkt, dann enthält der Geltungsbereich nicht alle Bahnhöfe und Grenzübergangspunkte. Die Auswirkung dieser Beschränkung soll später gezeigt werden. Doch kann auch ein absolut beschränkter Geltungsbereich relativ unbeschränkt sein, sofern er die wichtigsten Versand- oder Empfangsorte der begünstigten Ware enthält.

Der Geltungsbereich kann den Tarif charakterisieren als:

Klasse F	Klasse G
Spat und zwar:	Spat und zwar:
Feld-, Fluß-, Kalk-, auch Schwerspat usw.	Fluß-, Kalk- und Schwerspat, auch gemahlen, im Falle der Ausfuhr.

(Die Klasse G enthält niederere Säße als die Klasse F).

oder: (Teil IB vom 1. 3. 30) als weiterer Fall:

Bleche und Platten aus Eisen und Stahl,

Position 5

c) Unbearbeitet, auch gebogen, unverpackt, im Falle der Ausfuhr, auch verpackt: Klasse D

d) unbearbeitet, auch gebogen, verpackt (im Binnenverkehr, Anm. d, Verf.) Klasse G

Diese Ausnahmetarifmaßnahmen sind im Laufe der letzten Jahre fast gänzlich abgeschafft und, soweit nötig, durch Ausnahmetarife ersetzt worden. Der Nachteil dieser sogenaunten Exportklassifikation besteht darin, daß die ausländischen Sendungen aufgrund des allgemeinen Geltungsbereichs des Normaltarifs die ermäßiuten Säte ebenfalls bereits von der Grenze ab benutzen können.

[21]) Dr, C. A. Rosenthal: Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reich und der Schweiz, 1. Teil, Jena 1914 a. a. O. S. 107.

1. Richtungstarif, dann gilt er nur in einer Richtung;
2. Wechseltarif, dann gilt er in allen möglichen Richtungen.

Die Frachtberechnung kann erfolgen auf Grund von:

1. Stationssätzen, d. h. die Frachtsätze sind für die in den Tarif aufgenommenen Bahnhöfe und Grenzübergangspunkte bereits in einem Satz für die Gewichtseinheit ausgerechnet,
2. Entfernungssätzen, d. h. die Frachtsätze sind für die im Tarif genannten Kilometerentfernungen ausgerechnet.

Die Frachtsätze sind auf Grundlage des vertikalen Staffelprinzips errichtet, d. h. die Streckensätze des (aus Abfertigungsgebühr und Streckensatz bestehenden) Frachtsatzes fallen bei steigender Entfernung. Die Gründe für und gegen den Staffeltarif darzustellen, erübrigt sich hier. Es sei auf die entsprechende Literatur verwiesen.

Die Anordnung dieser vier Tarifelemente gestattet die Realisierung handelspolitischer Zielsetzungen. Mit ihnen wird sich die folgende Untersuchung beschäftigen.

Noch bleibt die Darstellung der Organe der Ausnahmetarifpolitik zu zeigen übrig.

Die Bearbeitung und Fortentwicklung der Ausnahmetarife obliegt den zuständigen Reichsbahndirektionen. Die Seehafentarife bearbeitet die Reichsbahndirektion Altona, die Kohlentarife die Reichsbahndirektion Essen usw. Zur Regelung besonders interessierender Fragen werden Ausschüsse der Reichsbahndirektionen gebildet; so besteht der Ausfuhrausschuß, dem u. a. auch die Reichsbahndirektion Karlsruhe angehört, der Trockenausschuß, der als Unterausschuß der Ständigen Tarif-Kommission die Ausfuhr-Ausnahmetarife über die trockene Grenze bearbeitet, usw. Die Beschlüsse der Reichsbahndirektionen bedürfen der Genehmigung der Hauptverwaltung in Berlin, die ihrerseits wieder die Genehmigung der Reichsregierung einholen muß[22]. Für Fälle von „geringerem öffentlichem Interesse" hat die Reichsregierung ein für allemal auf die Vorlage zur Genehmigung verzichtet[23].

Neben diesen die Tarife fortbildenden Körperschaften bestehen die beratenden Körperschaften, und zwar:

1. die Landeseisenbahnräte,
2. der Reichseisenbahnrat.

---

[22]) Reichsbahngesetz § 33 Abs. 1 und 2.:
Die Gesellschaft hat vom Tage ihrer Errichtung an die zu diesem Zeitpunkt geltenden Tarife anzuwenden. In der Folgezeit können diese Tarife nach den folgenden Bestimmungen geändert werden. Die in Staatsverträgen enthaltenen Bestimmungen über Tarife sind von der Gesellschaft einzuhalten. Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, Änderungen der Normaltarife einschließlich der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren sowie Einführung, Änderung uud Aufhebung von internationalen Tarifen und von Ausnahmetarifen sowie aller sonstigen Tarifvergünstigungen bedürfen der Genehmigung der Reichsregierung". RGBl. 1924, Teil II a. a. O. S. 272 ff.

[23]) Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Berltn 1931, a. a. O. S. 101.

Die Errichtung dieser Räte ist in Art. 93 der Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919 ausgesprochen[24]). Ihre Aufgabe besteht in der beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife.

Die Landeseisenbahnräte[25]) sind den einzelnen Reichsbahndirektionen beigeordnet und Organe der Gesellschaft. Ihre Mitglieder werden teils von den Regierungen der beteiligten Länder ernannt, teils gewählt.

Gewählte Mitglieder entsenden:

a) die staatlich organisierten Wirtschaftskörper (Handelskammern usw.),

b) die gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeitnehmer.

Das Recht, Mitglieder zu ernennen, steht den Regierungen der beteiligten Länder zu. Die Landeseisenbahnräte haben die Aufgabe, in wichtigen Fragen des Verkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, die Interessen ihres Bezirks berühren, Gutachten abzugeben.

Der Reichseisenbahnrat ist dem Reichsverkehrsministerium beigeordnet und ein Organ des Reiches[26]). Er besteht aus:

a) einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die vom Reichspräsidenten ernannt werden,

b) 30 von den Landeseisenbahnräten gewählten Mitgliedern,

c) 20 vom Reichswirtschaftsrat ernannten Mitgliedern.

Der Reichseisenbahnrat gibt in wichtigen, die Interessen des gesamten Reiches berührenden Fragen des Verkehrs und der Tarife der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft Gutachten ab.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist gehalten, die Beschlüsse der Landeseisenbahnräte und des Reichseisenbahnrates tunlichst zu berücksichtigen. Ist eine Berücksichtigung nicht möglich, so sind dem Landeseisenbahnrat und dem Reichseisenbahnrat die Gründe mitzuteilen.

Zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Regierung und Gesellschaft wurde das Eisenbahngericht am Reichsgericht in Leipzig geschaffen.

§ 2. Die aprotektionistische Tarifpolitik.

Der Begriff „aprotektionistische Tarifpolitik“ umfaßt alle Tarifmaßnahmen, die entweder ausländische Waren allein begünstigen

---

[24]) Art. 93. Zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife errichtet die Reichsregierung für die Reichseisenbahnen mit Zustimmung des Reichsrats Beiräte.

[25]) Bachert-Karl: Grundzüge und Einrichtungen des Eisenbahntarif- und Verkehrswesens a.a.O. S. 16.

[26]) Bachert-Karl: Grundzüge und Einrichtungen des Eisenbahntarif- une Verkehrswesens a.a.O. S. 17.

(Ein- und Durchfuhrtarife) oder sie den deutschen Waren gleichstellen (gemischte Ausfuhrtarife).

1. Die Einfuhr-Ausnahmetarifpolitik.

„Die für die Einfuhr aus außerdeutschen Ländern errichteten Ausnahmetarife gelten nur für Güter, die aus außerdeutschen Ländern eingeführt werden (Einfuhrgüter)“ [27] [28].

Die meist dem Warenverzeichnis angeschlossene Einfuhrklausel lautet:

„Aus außerdeutschen Ländern eingeführt.“

Hierbei ist die Eisenbahn berechtigt, vom Absender oder Empfänger den Nachweis über die Herkunft zu fordern [29].

Der Geltungsbereich enthält als Versandstationen Grenzbahnhöfe und Grenzübergangspunkte der nassen oder der trockenen Grenze, als Empfangsstationen nur Binnenstationen, bzw. durch Klauseln beschränkter Geltungsbereich mit Grenzbahnhöfen, wenn es sich um reine, neben Binnen- auch Grenzbahnhöfe und Grenzübergangspunkte (ohne Klausel), wenn es sich um gemischte Einfuhrtarife handelt.

Während demnach die reinen Einfuhrtarife bei Einfuhr ausländischer Waren nach deutschen Wirtschaftsgebieten gelten, werden die gemischten Einfuhrtarife sowohl bei der Einfuhr als auch bei der Durchfuhr angewendet.

Die reinen Einfuhrtarife suchen die Verwendung der Ware im Inland durch folgende Maßnahmen zu erreichen:

1. durch die örtliche Verwendungsklausel,
2. durch die Abfuhrklausel,
3. durch den Geltungsbereich.

Die örtliche Verwendungsklausel lautet z. B. bei Einfuhrausnahmetarif (EAT) 65 v. 1. 6. 1929:

„Prügelholz aus dem Auslande nach ostpreußischen Zellstoffabriken zur Herstellung von Holzzellstoff oder Holzstoff.“

Hieraus ergibt sich:

1. die Ware muß aus dem Auslande stammen,
2. die Ware muß im Inlande, und zwar in ostpreußischen Fabriken, verarbeitet werden.

Die Abfuhrklausel in den Anwendungsbedingungen lautet bei EAT 181 v. 21. 1. 1932 für Rohkupfer:

---

[27]) Reichsbahngütertarif Heft A v. 1. 8. 1932 a. a. O. S. 49.

[28]) „Als Einfuhrgüter im Sinne dieser Bestimmungen gelten unbeschadet der staatsrechtlichen Verhältnisse bis auf weiteres auch solche, die mit der Eisenbahn unmittelbar aus dem Saargebiet eingeführt werden.“ Reichsbahngütertarif Heft A v. 1. 8. 32. a. a. O. S. 49 ff.

[29]) Reichsbahngütertarif Heft A vom 1. 8. 32. a. a. O. S. 51.

„Der Ausnahmetarif gilt nur für Sendungen, die auf den Empfangsbahnhöfen entladen und mit Landfuhrwerk oder mit einer Kleinbahn abgefahren werden. Die Weiterbeförderung mit der Eisenbahn ist nur zugelassen nach einem Lagerplatz oder Anschlußwerk des Empfangsbahnhofes."

Diese Klausel soll durch das Verbot des Weitertransports mit der Eisenbahn die Verwendung der Ware im Bereich des Empfangsbahnhofes erreichen.

D e r G e l t u n g s b e r e i c h läßt dann die Absicht der Verwendung der Ware im Inland erkennen, wenn er nur aus Binnenstationen besteht. Der Ausnahmetarif 181 für Rohkupfer ist ebenfalls hierfür ein Beispiel.

Mitunter enthalten die Einfuhrausnahmetarife auch die Herkunftsklausel, die für Ware verschiedener Herkunft die Anwendung verschieden hoher Frachtsätze vorschreibt. So enthält der EAT 31 für Baumwolle ostindischer, ägyptischer und levantinischer Herkunft billigere Sätze als für solche „ohne Unterschied der Herkunft", hierunter fällt also Baumwolle aus den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Australien, Westindien usw.

Die wichtigsten Einfuhr-Ausnahmetarife (reine und gemischte) und der von ihnen begünstigten Waren zeigt folgende — vom Verfasser zusammengestellte — Uebersicht (Stand vom 30. 6. 1932):

EAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen, Geltungsbereich u. Zweck[30])
	Lebensmittel und Getränke:	
188	Gewürze, Kaffee, Kakao, Datteln und andere Südfrüchte, Tee, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt.	Von deutschen Seehäfen nach bestimmten Bahnhöfen u. Grenzübergangspunkten. Nach Wettbewerbsgebiet. Zur Förderung der Einfuhr über deutsche Seehäfen.
143	Apfelsinen, Mandarinen, Zitronen, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt.	Von deutschen Seehäfen nach bestimmten Bahnhöfen. Nach Wettbewerbsgebiet. Zur Förderrung der Einfuhr über deutsche Seehäfen.
	Rohstoffe und halbfertige Waren:	
188	Harze, Kautschuk, Rohgummi, Rohtabak, Schwefel.	siehe oben.
30	Jute, rohe, Hanf, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt.	Von deutschen Seehäfen nach bestimmten Bahnhöfen u. Grenzübergangspunkten. Nach Wettbewerbs- und Nichtwettbewerbsgebieten. Zur Förderung der Einfuhr über See.

30) Laut Heft „Darstellung" der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von 1. 9. 1930.

AAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen, Geltungsbereich u. Zweck[30])
	Noch: Rohstoffe und halbfertige Waren:	
31	Baumwolle usw. über See aus außerdeutsch. Ländern eingeführt, a) ohne Unterschied der Herkunft b) ägyptischer, chin., japanischer, levant., ostafr. und ostindischer Herkunft.	Von deutschen Seehäfen nach bestimmten Bahnhöfen u. Grenzübergangspunkten. Nach Wettbewerbs- und Nichtwettbewerbsgebieten. Förderung der Einfuhr über deutsche Seehäfen.
32	Schafwolle, rohe, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt.	Von deutschen Seehäfen nach bestimmten Bahnhöfen u. Grenzübergangspunkten. Nach Wettbewerbs- und Nichtwettbewerbsgebieten. Zur Förderung der Einfuhr über deutsche Seehäfen.
38	Häute und Felle, rohe über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt.	Von deutschen Seehäfen nach bestimmten Bahnhöfen u. Grenzübergangspunkten. Nach Wettbewerbs- und Nichtwettbewerbsgebieten. Zur Förderung der Einfuhr über deutsche Seehäfen.
65	Prügel- usw. Holz aus dem Auslande nach ostpreußischen Zellstoffabriken.	Von Deutsch-Eylau-Grenze, Prostken-Grenze und Reuß-Grenze nach Königsberg, Ragnit und Tilsit.
181	Rohkupfer, einschließlich Elektrolytkupfer, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt.	Von deutschen Seehäfen nach bestimmten Binnenbahnhöfen. Wettbewerbssätze. Zur Förderung der Einfuhr über deutsche Seehäfen.

Aus obiger Uebersicht ergibt sich, daß die Einfuhr-Ausnahmetarifpolitik im wesentlichen Seehafentarifpolitik ist: die überwiegende Mehrzahl der Tarife verlangt die Einfuhr über die deutschen Seehäfen. Die meisten der angeführten Tarife gehören zur Gruppe der gemischten Tarife. Sie bedienen sowohl Wettbewerbs- als auch — zum Ausgleich für deren Begünstigung — Nichtwettbewerbsgebiete. Unter Wettbewerbsgebiet wird dasjenige Gebiet verstanden, das im Einfallswinkel ausländischer Seehäfen liegt. Hierzu gehören insbesondere West- und Südwestdeutschland — die tariftechnisch als das „deutsche Seehafengebiet“ bezeichnet werden —, deren Gebiet von holländischen und belgischen Häfen aus bedient wird und Südostdeutschland, das in das kilometrische Vorzugsgebiet der italienischen Seehäfen Triest und Genua fällt[31]).

Hieraus ergibt sich, daß das Moment der Einfuhrbegünstigung hinter anderen Zwecken wie der Seehafenförderung und dem privat-

[30]) Laut Heft „Darstellung“ der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vom 1. 9. 1930.

[31]) E. v. Beckerath: Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung, Berlin 1918, a. a. O. S. 64.

wirtschaftlichen Wettbewerb der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gegenüber ausländischen Bahnen zurücktritt, wenn nicht gänzlich ausscheidet, wie weiter unten noch gezeigt werden soll.

Die von diesen Tarifen begünstigten Waren – Anwendung des Tarifs nur bei Versendung von Wagenladungen – lassen sich nach dem Einteilungsprinzip des Internationalen Statistischen Warenverzeichnisses in zwei Gruppen einteilen:

1. Lebensmittel und Getränke und zwar:
   Gewürze, Kaffee, Kakao, Tee, tierische Fette, Südfrüchte usw.;
2. Rohstoffe und halbfertige Waren und zwar:
   Kautschuk, Baumwolle, Kupfer usw.

Die Handelspolitik belegt die Einfuhr der Waren der ersten Gruppe mit Zöllen, doch handelt es sich hier fast ausschließlich, da die Einfuhr keinem einheimischen Produktionsinteresse begegnet, um Finanzzölle. Doch kann bei einigen landwirtschaftlichen Erzeugnissen wie tierischen Fetten, Südfrüchten usw. der Einfuhr-Ausnahmetarife 143 und 188 eine Diskrepanz zwischen handelspolitischen und tarifpolitischen Maßnahmen festgestellt werden. Die Aufnahme dieser Güter in die Einfuhr-Ausnahmetarife wird vom Deutschen Landwirtschaftsrat als nicht unbedenklich angesehen [32]).

Bei den Einfuhr-Ausnahmetarifen 143 und 188, handelt es sich jedoch um reine Wettbewerbstarife, die grundsätzlich keine neue Situation schaffen, sondern einen bereits auf ausländischen Bahnen und über ausländischen Seehäfen sich vollziehenden handelspolitischen Vorgang auf die deutschen Linien übertragen sollen [33]). Da eine Unterbietung der ausländischen Frachten nicht erfolgt, durch eine Verweigerung der Wettbewerbssätze aber eine handelspolitische Wirkung nicht erzielt werden würde, ist gegen diese Tarife nichts einzuwenden.

---

[32]) Archiv des Deutschen Landwirtschaftsrates: Deutscher Landwirtschaftsrat, Veröffentlichungen, Heft 8, a. a. O. S. 82 ff.

„Sie sind geeignet, den Absatz deutscher landwirtschaftlicher Erzeugnisse im Inlande aufs schwerste zu gefährden und müssen deshalb vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt im Sinne einer Aktivierung der Handelsbilanz abgelehnt werden."

„Soweit jedoch für die Einführung von Einfuhrtarifen der Wettbewerbsgedanke maßgebend war, erfährt der von ihnen ausgehende ungünstige Einfluß . . . gewisse Einschränkungen."

Die landwirtschaftlichen Kreise wenden sich auch gegen die Einrichtung des Reexpeditionsverkehrs. Obst- und Gemüse-Sendungen bestimmter ausländischer Herkunft, die in den Bahnhöfen Frankfurt/Main oder München neu aufgegeben werden, zahlen die ungebrochene Fracht von der deutschen Grenzstation bis zur entgültigen Bestimmungsstation. „Diese Maßnahme bedroht den deutschen, insbesondere den süddeutschen Obst- und Gemüsebau, außerordentlich. Hat sie doch nicht nur die verbilligte Einfuhr der Südfrüchte zur Folge, sie überschwemmt vielmehr auch auf den Umschlagsstationen mit den aussortierten Waren den Markt, eine Gefahr, die um so größer ist, als insbesondere Frankfurt am Main im süddeutschen Obstbaugebiet liegt. Dadurch wird die Absatznot der süddeutschen Obst- und Gemüsezüchter vergrößert."

[33]) Die Reichsbahn, 1932, a. a. O. S. 281.

„Mit Unrecht wird von dem Ausnahmetarif 143 behauptet, er begünstige fremde Einfuhr nach Deutschland.

Dieser Ausnahmetarif, der bereits seit 1927 für Apfelsinen, Mandarinen und Zitronen besteht und am 1. Juni 1931 auch auf frische Äpfel außereuropäischer Herkunft ausgedehnt worden ist, bezweckt nicht die Förderung der Einfuhr dieser Artikel. Wie eine Reihe anderer gleichartiger

Dagegen ist die Einfuhr der Rohstoffe zollfrei gestattet; die Einfuhrtarifmaßnahmen stimmen somit mit den Tendenzen der Zollpolitik überein. Ueber Vor- und Nachteile der Durchfuhrförderung vermittelst der gemischten Einfuhr-Ausnahmetarife soll bei den Durchfuhr-Ausnahmetarifen ausführlicher gehandelt werden.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gestattet für aus Uebersee kommende Ware — Ein- und Durchfuhrware — Einlagerung in den Seehäfen auf unbegrenzte Zeit [34]). Durch diese Maßnahme unterstützt sie die Institution der Rohstoffmärkte in den Seehäfen. Als Beispiel kann der Baumwollmarkt in Bremen angeführt werden.

2. Die Durchfuhr-Ausnahmetarifpolitik.

„Die für die Durchfuhr durch Deutschland vorgesehenen Ausnahmetarife gelten nur für Güter ausländischer Herkunft, die von außerdeutschen Ländern durch das Deutsche Reich nach außerdeutschen Ländern befördert und nicht nach dem Deutschen Reich zurückbefördert werden (Durchfuhrgüter)". [35]) Zu Kontrollzwecken ist die Bahn berechtigt, vom Absender oder Empfänger den Nachweis über die Herkunft und den endgültigen Verbleib der Durchfuhrgüter zu fordern [36]).

Die Durchfuhr-Ausnahmetarife (DAT) werden charakterisiert durch die Durchfuhrklausel

„Zur Durchfuhr durch Deutschland"

und den Geltungsbereich, der als Versand- und Empfangsbahnhöfe nur Grenzbahnhöfe und Grenzübergangspunkte enthält.

Folgende Aufstellung (d. Verf.) gibt eine Uebersicht über wichtige Durchfuhr-Ausnahmetarife (Stand 30. 6. 1932):

Seehafenausnahmetarife (188 der Verf.) nimmt er nur den Wettbewerb deutscher Seehäfen gegen die Einfuhrwege über die westlichen ausländischen Seehäfen vor allem Rotterdam, im Verkehr nach den denjenigen Empfangsplätzen von Westdeutschland auf, nach denen sich die Frachtsätze von Rotterdam usw. gegenüber denen von den deutschen Seehäfen billiger stellen. Durch Übernahme dieser Frachtsätze von Rotterdam usw. auf Hamburg usw. ist erreicht worden, daß die Einfuhr von Apfelsinen nach Westdeutschland, deren Abwanderung insbesondere auf Rotterdam sich stark bemerkbar machte, großenteils wieder für die deutschen Seehäfen zum wirtschaftlichen Vorteil dieser Häfen wie auch der Reichsbahn zurückgewonnen werden konnten. Im ersten Halbjahr 1931 ist infolge neuerlicher Frachtermäßigungen auf den niederländischen Bahnen wieder eine sehr erhebliche Abwanderung der Apfelsineneinfuhr nach Westdeutschland (über 50%) vom Wege über deutsche Seehäfen auf Rotterdam festgestellt worden. Infolgedessen mußten die Frachtsätze für Apfelsinen erneut der verschärften Wettbewerbslage angepaßt werden. Die weiter ermäßigten Frachtsätze sind am 1. November 1931 in Kraft gesetzt worden.

Aus gleichem Anlaß ist die schon erwähnte Aufnahme von dem Wettbewerb angepaßten Frachtsätzen für frische Äpfel außereuropäischer Herkunft in den Ausnahmetarif notwendig geworden, da die bisher an der Einfuhr nach Westdeutschland stark beteiligten deutschen Seehäfen in der Einfuhrsaison 1930/31 diesen Verkehr zum überwiegenden Teil durch niederländische Frachtermäßigungen verloren hatten."

[34]) „Eine Lagerung ist in den Seehäfen für überseeisch eingegangene Güter auf unbeschränkte Zeit zugelassen." Reichsbahngütertarif Heft A v. 1. 8. 32. a. a. O. S. 49.

[35]) Reichsbahngütertarif Heft A v. 1. 8. 32. a. a. O. S. 50:

„Als Durchfuhrgüter im Sinne dieser Bestimmungen gelten unbeschadet der staatsrechtlichen Verhältnisse bis auf weiteres auch solche, die mit der Eisenbahn unmittelbar aus dem Saargebiet durch Deutschland nach außerdeutschen Ländern oder von außerdeutschen Ländern durch Deutschland mit der Eisenbahn unmittelbar nach dem Saargebiet ausgeführt werden."

[36]) Reichsbahngütertarif, Heft A v. 1. 8. 32. a. a. O. S. 51.

DAT	Warenverzeichnis	Geltungsbereich
SD 2	Güter aller Art; Sonderfrachten für genannte Lebensmittel, Rohstoffe und fertige Waren.	Verkehr: Deutsche Seehäfen — Schweiz und umgekehrt.
SD 5	Dto.	Verkehr: Deutsche Seehäfen — Polen und umgekehrt.
SD 6	Dto.	Verkehr: Deutsche Seehäfen — Tschechoslowakei und umgekehrt
D 20	Güter aller Art.	Verkehr: Niederlande · Frankreich Luxemburg, Saargebiet. (Verbleibekl.)
D 22	Güter aller Art; Sonderfrachten für genannte Lebensmittel, Rohstoffe und fertige Waren.	Verkehr: Niederlande — Schweiz.
D 23	Dto.	Verkehr: Tschechoslowakei — Niederlande.
D 24	Dto. (ohne fertige Waren)	Verkehr: Niederlande · Österreich.
D 26	Dto. dto.	Verkehr: Niederlande — Tschechoslowakei.
D 30	Dto. dto.	Verkehr: Niederlande — Polen.
D 34	Güter aller Art; Sonderfrachten für genannte Lebensmittel, Rohstoffe und fertige Waren.	Verkehr: Belgien — Österreich.
D 36	Güter aller Art; Sonderfrachten für genannte Rohstoffe und fertige Waren.	Verkehr: Belgien · Tschechoslowakei.
D 38	Dto.	Verkehr: Belgien — Polen
D 44	Güter aller Art; Sonderfrachten für genannte Lebensmittel, Rohstoffe und fertige Waren.	Verkehr: Frankreich, Luxemburg, Saargebiet, Österreich.
D 46	Dto.	Verkehr: Schweiz — Polen.
D 47	Dto.	Verkehr: Polen — Niederlande
D 49	Dto. (ohne fertige Waren)	Verkehr: Polen · Frankreich
D 50	Güter aller Art; Sonderfrachten für genannte Lebensmittel, Rohstoffe und fertige Waren.	Verkehr: Frankreich, Luxemburg, Saargebiet Tschechoslowakei.
D 51	Dto.	Verkehr: Polen — Schweiz.
D 52	Dto.	Verkehr: Schweiz — Niederlande.
D 57	Dto.	Verkehr: Polen — Belgien.

DAT	Warenverzeichnis	Geltungsbereich
D 95	Güter aller Art; Sonderfrachten für genannte Lebensmittel, Rohstoffe und fertige Waren.	Verkehr: Österreich und bayr. Donauumschlagsplätze — Frankreich, Luxemburg, Saargebiet.
D 101	Dto.	Verkehr: Tschechoslowakei, Frankreich, Luxemburg, Saargebiet.
D 109	Dto.	Verkehr: Österreich — Belgien.
D 113	Dto.	Verkehr: Tschechoslowakei — Belgien.

Die Durchfuhr-Ausnahmetarife, die in Seehafen-Durchfuhr-Ausnahmetarife (SD) und Durchfuhrausnahmetarife über die trockene Grenze (D) zerfallen, sind für zahlreiche Verkehrsbeziehungen und verkehrswichtige Waren geschaffen worden. Sie gelten für Sendungen in Wagenladungen; jedoch wird ihre Anwendung oft an die Erfüllung der erweiterten Mindestmengenklausel gebunden, die eine größere Mindesttransportmenge als die einer Wagenladung vorsieht.

Die Durchfuhr-Ausnahmetarife wurden und werden von Teilen der Wirtschaft stark bekämpft. Sie begründen die Ablehnung damit, daß

1. die Reichsbahn den Ausländern billigere Frachtsätze gewähre als den Inländern,
2. die Reichsbahn den Absatz heimischer Produkte im Auslande schädige, indem sie den Ausländern durch billige Durchfuhr-Ausnahmetarife in das deutsche Absatzgebiet hineinlasse,
3. die Reichsbahn z. T. für das Ausland unter Selbstkosten fahre [37]).

Die Reichsbahn trat diesen Vorwürfen entgegen und erklärte, daß die Durchfuhr-Ausnahmetarife notwendig seien, wenn sie ihren Besitzstand an Verkehr aufrecht erhalten wolle. Der Ausländer sei durch billige Auslandstarife in das deutsche Absatzgebiet eingedrungen. Die Reichsbahn übernehme lediglich die ausländischen Frachten, um den an sich schon auf ausländischen Linien bestehenden Verkehr über deutsche Linien zu ziehen.

Die Höhe der Frachtsätze der Durchfuhr-Ausnahmetarife wird bestimmt durch die Höhe der ausländischen Konkurrenzsätze. Sie werden umso höher sein können, je länger die ausländische Konkurrenzstrecke und damit umso höher die hierfür geltenden Frachten sein werden, bis sie das Niveau der deutschen Normalfrachtsätze errei-

[37]) Kraus: Theorie und Technik usw. a. a. O. S. 16.

chen und sich damit selbst aufheben. Die Gefahr der Unterbietung protektionistischer Ausfuhr-Ausnahmetarife und damit die Begünstigung des Ausländers wird dort am größten sein, wo die Längen der deutschen und der ausländischen Konkurrenzstrecken sich einander nähern. So betragen die Frachtsätze:

Maschinen, eiserne, der Klasse B (Hauptklasse)	
Durchfuhrtarif D 44, Abtl. 12:	p. 100 kg
Breisach—Grenze—Simbach transit	RM 2.37
Ausfuhr-Ausnahmetarif 35a:	
Freiburg—Simbach transit	RM 2.77
Zuschlag (5 %) für gedeckt gebaute Wagen (fällt bei D-Tarifen weg)	RM 0.14
	RM 2.91

Der DAT 44 ist somit um RM 0.54 pro 100 Kilogramm billiger als der protektionistische Ausfuhr-Ausnahmetarif, wobei Freiburg gegen Breisach kilometrisch günstiger liegt.

Dagegen betragen die Frachtsätze:

Eisen- und Stahlwaren der Klassen C und D (Hauptklasse)	p. 100 kg	
Durchfuhrtarif D 50:	Klasse C	Klasse D
Igel—Grenze—Eger	RM 3.41	RM 2.76
Ausfuhr-Ausnahmetarif 35a:		
Trier—Eger	RM 2.61	RM 2.17

Hieraus ergibt sich, daß die Sätze des protektionistischen Ausfuhr-Ausnahmetarifs 35a — selbst unter Berücksichtigung des noch zu erhebenden G-Wagenzuschlags und der Fracht Igel—Grenze—Trier — ersteres liegt in unmittelbarer Nähe von Trier — wesentlich niedriger sind als die des Durchfuhr-Ausnahmetarifs D 50.

Ferner bemerkt die Reichsbahn, daß sie nirgends unter die Selbstkosten gehe. Auch prüfe sie bei Erstellung der Durchfuhr-Ausnahmetarife, ob durch diese Tarife eine ausländische Wirtschaft gegenüber einer bestehenden inländischen Exportindustrie ins Geschäft kommen wolle. Sie berücksichtige außerdem etwaige Vorteile, die durch rasche Beförderung über deutsche Strecken sich ergeben würden. Deutschland als natürliches Durchfuhrland könne die Durchfuhr-Ausnahmetarife nicht entbehren.

Es ist weiterhin unbestreitbar, daß die Deutsche Reichsbahn durch die Verkehrsleistungen für das Ausland — bei Seehafen-Durchfuhr-Ausnahmetarifen kommen noch die Dienste der deutschen Seehäfen und der deutschen Schiffahrt hinzu — zur Besserung der deutschen Zahlungsbilanz beiträgt.

Das sogenannte Preisgesetz des Verkehrs — das ganz allgemein das Gesetz der fixen Kosten ist — besagt, daß die Selbstkosten für den

einzelnen Nutzungsakt mit wachsender Verkehrsdichte abnehmen. Die Durchfuhr-Ausnahmetarife — und alle Tarife mit mehr oder weniger Wettbewerbscharakter gegenüber dem Ausland — tragen dazu bei, daß sich die fixen Kosten auf eine größere Zahl von Nutzungsakten verteilen, wovon auch die einzelne deutsche Privatwirtschaft Vorteil hat, da ihr Beitrag zur Deckung der fixen Kosten sich entsprechend verringert.

Diese Argumente, insbesondere die Feststellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, sie übernehme lediglich die Auslandsfrachten und übertrage damit einen bereits auf ausländischen Linien sich vollziehenden handelspolitischen Vorgang auf die deutschen Strecken, würde die handelspolitische Anomalie der tarifarischen Bevorzugung ausländischer vor inländischen Waren als irrelevant erscheinen lassen. Nun führt aber die Uebernahme billiger Auslandsfrachten zu dauernden Tarifkämpfen. Die ausländischen Bahnen ihrerseits unterbieten nunmehr wieder die Tarife der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und damit ihre eigenen Frachten und verbessern so ständig die Frachtbasis der ausländischen Wirtschaft [38]).

Um diese dauernden volks- als auch privatwirtschaftlich nachteiligen Tarifkämpfe zum Stillstand zu bringen, begann die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 1929 den Abbau und Ersatz dieser Tarife durch internationale Tarife mit Verkehrsteilungsvereinbarungen. „Die direkten internationalen von Ausland zu Ausland geltenden Tarife sichern aufgrund der Verkehrsteilung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einen angemessenen Anteil an dem Verkehrsaufkommen und an den Verkehrseinnahmen und bedeuten gegenüber den von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zur Wahrung ihrer Belange ausgegebenen und nur auf die deutsche Durchfuhrstrecke abgestellten D-Tarife in der Regel eine nicht unbeträchtliche Aufbesserung des Verkehrserträgnisses." [39])

Bis zur Fertigstellung dieses Tarifsystems führte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft als Uebergangsmaßnahme die Auslobung ein. Man versteht darunter „das im Wege der ordnungsmäßigen Veröffentlichungen zugesicherte Versprechen, in bestimmt bezeichneten Wettbewerbsverbindungen allfällig auf dem Wettbewerbsweg erreich-

[38]) „Die Übernahme billiger Auslandsfrachten führt zu dauernden Tarifkämpfen. Ist der erste Schuß gefallen, dann folgen bald weitere nach. Das zeigt die Praxis im Ost-West-Verkehr — es sei nur an den Tarifkampf um den tschechoslowakischen Zucker erinnert — und drückt sich in voller Schärfe in dem Kampf Hamburg-Triest aus. . . Die günstige Wirkung solcher Tarifkriege auf die ausländischen Produktion ist offenkundig. Beweist doch die Krise der deutschen Zuckerindustrie allein, welchen nachteiligen Einfluß Begünstigungen des Transits von ausländischen Erzeugnissen auszuüben vermögen, und man kann ruhigen Gewissens behaupten, daß der tschechoslowakische Zucker seine Monopolstellung auf dem schweizerischen Markte nicht zuletzt der Politik der Reichsbahn verdankt. Erst in der jüngsten Zeit hat die deutsche Bahn der inländischen Zuckerindustrie eine wenigstens teilweise Kompensation durch die Einführung ermäßigter Exportfrachten für Zucker von deutschen Produktionsstationen geboten."
(Allgemeiner Tarifanzeiger Wien, Nr. 22 ex 1926 a. a. O. S. 789).

[39]) Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Geschäftsbericht 1930 a. a. O. S. 58.

bare billigere Frachten durch Rückvergütung der nachgewiesenen Unterschiede zu gewährleisten."[40]) Diese Maßnahme ist geeignet, den Wettbewerbskampf zum Stehen zu bringen; Unterbietungen werden zwecklos, weil sie vom Gegner ohne weiteres übernommen werden. Der ausländische Versender schickt seine Waren nunmehr über den natürlich kürzesten Weg. Damit wird für die zu schaffenden Verkehrsteilungsvereinbarungen eine feste, statistisch erfaßbare Grundlage geschaffen.

3. Die Politik der gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarife.

Die gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarife gelten für Waren bestimmter deutscher Herkunft im Falle der Ausfuhr und — das bestimmt ihren Gegensatz zu den noch zu behandelnden reinen, d. h. protektionistischen Ausfuhr-Ausnahmetarifen — gleichzeitig für Waren ausländischer Herkunft im Falle der Durchfuhr.

In dieser Gleichstellung der zollgeschützten deutschen und der ausländischen Ware manifestiert sich die aprotektionistische Tendenz.

Neben der Ausfuhrklausel:

„Zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern",

die meist dem Warenverzeichnis angeschlossen ist, bestimmt der Geltungsbereich den Charakter des Tarifs. Er enthält als Versandstationen neben Binnenstationen auch Grenzbahnhöfe und Grenzübergangspunkte, wodurch mangels entgegenstehender Klauseln in den Anwendungsbedingungen die Absicht der Gewährung des Tarifs an Deutschland transitierende Auslandssendungen ersichtlich wird.

Folgende Aufstellung (d. Verf.) gibt eine Uebersicht über die wichtigsten gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarife und der von ihnen begünstigten Waren (Stand vom 30. 6. 1932):

AAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen, (Geltungsbereich u. Zweck[41])
	Lebensmittel und Getränke:	
80	Seefische usw. zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern.	Von deutschen Seehäfen und Trajektübergangspunkten nach belgischen, polnischen, schweizerischen, saarländischen, tschechischen, französischen, litauischen u. österr. Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkte. Zugelassenes Ausland, Seeausland.

[40]) Die Reichsbahn 1931, a. a. O. S. 141.

[41]) Laut Heft „Darstellung" der D. R. G. vom 1. 9. 30.

AAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen, Geltungsbereich u. Zweck[41])
200	Frisch geschlachtetes Vieh und frisches Fleisch, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über deutsche Seehäfen und über die trokkene Grenze.	Von allen Bahnhöfen der D.R.G. nach 1. den deutschen Seehäfen, 2. sämtlichen Grenzbahnhöfen u. Grenz- Grenzübergangspunkten. Zugelassenes Ausland Seeausland, Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei. Förderung der Ausfuhr.
	Rohstoffe und halbfertige Waren:	
182	Steine, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen und über die trockene Grenze.	Von bestimmten Binnen- und Grenzbahnhöfen nach 1. den deutschen Seehäfen, 2. sämtlichen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten. 3. den deutschen Binnen- und Wasserumschlagsplätzen. Zugelassenes Ausland: Österreich, Tschechoslowakei und Saargebiet. Förderung der Ausfuhr.
	Fertige Waren:	
33	Spielwaren, Musikinstrumente: thüringische, böhmische und nürnberger Waren, zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Binnen- und Grenzbahnhöfen nach deutschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei. Ausfuhr über deutsche Seehäfen.
35	Eisen- und Stahlwaren der Klassen A, B, C und D. Waren aus Aluminium, Blei usw. sowie Fahrzeuge zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Binnenbahnhöfen und Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten nach deutschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Niederlande, Polen, Saargebiet, Tschechoslowakei. Förderung der Ausfuhr über deutsche Seehäfen.
39	Stückgut zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten nach deuschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Allgemein. Zur Förderung der Ausfuhr über deutsche Seehäfen.
49	Glas- und Glaswaren zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Binnen- und Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten nach deutschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Österreich, Saargebiet, Tschechoslowakei. Von Wettbewerbs- u. Nichtwettbewerbsgebieten. Zur Förderung der Ausfuhr über deutsche Seehäfen.

[41]) Laut Heft „Darstellung“ der D. R. G. vom 1. 9. 30.

AAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen, Geltungsbereich u. Zweck[41]
	Noch: Fertige Waren	
52	Papier und Papierwaren, Pappe, Holzzellstoff und Holzschliff zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Binnen- und Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten nach deutschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Österreich, Saargebiet, Schweiz, Tschechoslowakei. Von Wettbewerbs- u. Nichtwettbewerbsgebieten. Zur Förderung der Ausfuhr über deutsche Seehäfen.
53	Garne, Gewebe usw. aus Baumwolle, Wolle, Hanf, Jute usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Binnen- und Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten nach deutschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Belgien, Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei. Von Wettbewerbs- u. Nichtwettbewerbsgebieten. Zur Förderung der Ausfuhr über deutsche Seehäfen.
60	Holzwaren, Möbel usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Binnen- und Grenzbahnhöfen nach deutschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei. Von Wettbewerbs- u. Nichtwettbewerbsgebieten. Zur Förderung der Ausfuhr über deutsche Seehäfen.
61	Porzellan- u. Tonwaren zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Binnen- und Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten nach deutschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Österreich, Saargebiet, Tschechoslowakei. Von Wettbewerbs- u. Nichtwettbewerbsgebieten. Zur Förderung der Ausfuhr über deutsche Seehäfen.
82	Güter aller Art in Behältern zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von allen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn nach deutschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Österreich, Schweiz, Tschechoslowakei.
189	Chemikalien, Farben, Lederwaren usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Binnen- und Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten nach deutschen Seehäfen. Zugelassenes Ausland: Belgien, Frankreich, Niederlande, Österreich, Saargebiet, Schweiz. Von Wettbewerbsgebieten.

41) Laut Heft „Darstellung" der D.R.G. vom 1. 9. 30.

Die Uebersicht ergibt, daß diese gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarife fast ausschließlich Seehafentarife sind. Innerhalb einer gewissen Entfernung, der sogenannten toten Zone (im allgemeinen bis zu 150 Kilometer) gewähren die Seehafentarife oft keine Ermäßigung, „weil in solchen Entfernungen eine Unterstützung nicht nötig erscheint." [42]) Sowohl aus der Durchfuhrförderung als auch aus dieser kilometrischen Begrenzung ergibt sich, daß die Ausfuhrförderung nicht schlechthin Aufgabe dieser Seehafen-Ausnahmetarife ist; andere Zielsetzungen wie Seehafenförderung und privatwirtschaftlicher Wettbewerb der Reichsbahn überschatten sie.

Sie gelten für Waren bei Versendung als Wagenladung; für Stückgut ist ein besonderer Tarif geschaffen worden. Die Tarife begünstigen neben wenigen Lebensmitteln und Rohstoffen fast nur fertige Waren.

Die gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarife begünstigen zunächst landwirtschaftliche Erzeugnisse (Vieh, Fleisch) bei Ausfuhr über alle Grenzübergänge und Seefische bei Ausfuhr über die trockene Grenze.

An Industrieprodukten werden begünstigt die Erzeugnisse der Eisenwaren-, Spielwaren-, der holzverarbeitenden, der keramischen und des Textilindustrie bei Ausfuhr über deutsche Seehäfen.

Die vom Verfasser der Aufstellung hinzugefügte Bemerkung „Zugelassenes Ausland" bezieht sich auf jene angrenzenden Staaten, deren Grenzbahnhöfe und Grenzübergangspunkte zum Zwecke der Benützung des Tarifs durch ihre Waren in den Geltungsbereich aufgenommen sind [43]).

In der Gruppe Lebensmittel und Getränke kann der AAT 200 besonders für Vieh und Fleisch aus Uebersee (Argentinien usw.), bei der Durchfuhr benutzt werden. Aehnlich verhält es sich mit dem AAT 80 für Seefische.

Nicht alle in Deutschland versandten Waren des AAT 33 kommen in Gefahr, von ausländischen Waren konkurrenziert zu werden. Hier ist jedoch nicht der Ort, diese Frage zu behandeln. Es interessiert vielmehr, bei welchen Waren eine Konkurrenzierung eintreten kann. Sie erfolgt besonders bei Musikinstrumenten aus Holz, da aufgrund des Geltungsbereichs tschechische Waren den Tarif bereits von der Grenze ab benutzen können. Aehnlich wie bei AAT 33 werden auch bestimmte Waren des AAT 35 von ausländischen konkurrenziert. Hierzu gehören besonders Stab- und Formeisen: neben saar-

[42]) Krauß: Theorie und Technik der deutschen Gütertarife a. a. O. S. 25

[43]) Dennoch können praktisch diese Tarife auch von jenen unmittelbaren Grenzländern benutzt werden, deren Grenzübergänge nicht im Geltungsbereich als Versandbahnhöfe bezw. -punkte aufgenommen sind — sofern der Versand in der gleichen Richtung und Linie erfolgt, wobei jedoch durch die Neuaufgabe in einer Binnentarifsstation die Gesamtfracht gegenüber den Frachtsätzen des Normaltarifs bei ununterbrochener Beförderung verteuert werden kann.

Die Benützung der Tarife durch das Hinterland der unmittelbaren Grenzländer ist gegeben. Diese Möglichkeiten sollen hier unberücksichtigt bleiben.

ländischen können auch polnische und tschechoslowakische Erzeugnisse aufgrund des Geltungsbereichs den Tarif benützen. Ueber den protektionistischen Teilcharakter dieses Tarifs hinsichtlich bestimmter Waren soll später noch gesprochen werden.

Der AAT 52 für Papier und Papierwaren erfaßt im Geltungsbereich die wichtigsten Staaten, die für den Export nach Deutschland und darüber hinaus in Frage kommen; so besonders Oesterreich, das Saargebiet, die Schweiz und die Tschechoslowakei.

Auch die Ausfuhr-Ausnahmetarife 49 für Glas und Glaswaren und 61 für Ton- und Porzellanwaren gestatten den wichtigsten ausländischen Erzeugern dieser Waren (Saargebiet, Tschechoslowakei usw.) die Benützung seiner Frachtsätze.

Der AAT 53 für Garne und Gewebe aus Wolle usw. begünstigt ebenfalls die Waren der wichtigsten Exportländer, wie Belgien, Oesterreich, die Schweiz und die Tschechoslowakei.

Die Wirtschaft hat — soweit sich feststellen läßt — sich zur Frage der Durchfuhrbegünstigung dieser Tarife nicht geäußert. Seidler und Freud[44]) meinen in ihrer Kritik „der Ausnahmetarife, die eine Durchfuhr zulassen":

> „Das Ausland ist in der Lage, mit Hilfe des ermäßigten Frachtsatzes Güter nach einem gemeinsamen Absatzgebiet zu verfrachten und so die Produktion desjenigen Landes, welches den Exporttarif erstellt hat, zu konkurrenzieren. Diese handelspolitisch abträgliche Nebenwirkung entspricht nicht den verfeinerten Bedürfnissen der Handelspolitik."

Lediglich der Verband der Glasindustriellen e. V. Berlin bezeichnet als sehr störend die „Durchfuhr"-Ausnahmetarife, die den ausländischen Konkurrenzindustrien, insbesondere der Tschechoslowakei, billige Durchfuhrfrachten durch deutsches Gebiet gewähren. Ein Vergleich der Sätze des Seehafendurchfuhrausnahmetarifs 6 mit denen des gemischten Ausnahmetarifs 49 ergibt:

> G l a s u n d G l a s w a r e n der Klasse B (Hauptkl. 15 ts) für die Verkehrsrelation Bodenbach (auf tschechoslowakischen Gebiet liegende Grenzübergangsstation der Deutschen Reichsbahn) — Hamburg tr.:
>
> AAT 49 RM 2.66 jeweils für 100 Kilogramm
> SD 6 RM 2.93 jeweils für 100 Kilogramm

Die Durchfuhrsätze des AAT 49 sind demnach niedriger — selbst bei Berücksichtigung des noch zu erhebenden G-Wagenzuschlags — als die des SD 6, sodaß der tschechoslowakische Verfrachter sich der Sätze des gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarifs — direkt von der in den Tarif aufgenommenen deutsch-tschechischen Grenzübergangsstation —

---

44) Seidler und Freud: Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik, Leipzig 1904, a. a. O. S. 54

und nicht des Durchfuhr-Ausnahmetarifs bedient. Es ist jedoch dabei zu berücksichtigen, daß die deutschen Produktionsstätten noch immer die günstigere geographische Lage voraus haben. So kostet die Fracht Dresden—Hamburg transit (gleiche Strecke wie Bodenbach—Hamburg) nach AAT 49 RM 2.43 für 100 Kilogramm.

So trifft die Kritik den gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarif.

Doch gilt für diese Tarifgruppe, was schon bei den beiden vorhergehenden, insbesondere den Durchfuhr-Ausnahmetarifen gesagt wurde.

Darüber hinaus kommt — wie im nächsten Abschnitt noch zu zeigen sein wird — für einen Teil der gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarife die Nebenwirkung des Durchzugs fremder Waren nicht in Betracht, weil in den betreffenden Artikeln und der betreffenden Richtung eine Konkurrenz der beiden Staaten überhaupt nicht stattfindet.

§ 3. Die protektionistische Tarifpolitik.

Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft kennt keine Tarife, die ausländische Waren bei der Einfuhr nach Deutschland mit höheren Sätzen belasten als gleichartige deutsche Waren, wenn von dem Einzelfall abgesehen werden kann, wo die Reichsbahn 1929 die Frachten für ausländische Kohle durch Auflassung der begünstigten Sätze von den deutschen Wasserumschlagsplätzen erhöht hat [45]).

Dagegen hat sie den Außenhandel mittelbar und unmittelbar beeinflussende protektionistische Tarife geschaffen, die ausschließlich Waren deutscher Herkunft begünstigen.

Hierzu gehören:

1. Die Binnen-Ausnahmetarife,
2. Die reinen Ausfuhr-Ausnahmetarife.

Die **Binnen-Ausnahmetarife** gelten für Waren bestimmter deutscher Herkunft, die in Deutschland verwendet werden. Diese Tarife werden von **Kraus** [46]) zu den „Industrieunterstützungstarifen" gerechnet.

---

[45]) Allgemeiner Tarifanzeiger (ATA), Wien 1930, a. a. O. S. 41:
„Gegen die Einführung der erhöhten Sätze hatte der Kohlengroßhandel im Rheingebiet und in Süddeutschland Protest erhoben; ihm hatten sich im Hinblick auf die zu erwartende Schädigung der Rheinschiffahrt und der Hafenumschlagsbetriebe die Vertreter der Binnenschiffahrt und der Umschlagsplätze angeschlossen. Daneben beabsichtigten auch die englischen Kohlenexporteure gegen die Erhöhung der Reichsbahn, welche zum Abbruch zahlreicher Kohlengeschäfte geführt hatte, Stellung zu nehmen. Da jedoch nicht nur die englische, sondern auch die holländische, polnische, wie überhaupt alle ausländische Kohle von der Erhöhung getroffen wurde und die Maßnahme der Reichsbahn sich nicht speziell gegen die Einfuhr englischer Kohle richtete, sondern die Drosselung jeglicher Einfuhr ausländischor Kohle bezweckt, hat das Board of Trade erklärt, daß gegen das Vorgehen der Reichsbahn nicht eingeschritten werden könne.

[46]) Kraus: Theorie und Technik der deutschen Gütertarife, a. a. O. S. 31.

Zu diesen Tarifen zählt jedoch Kraus auch die vom Verfasser in einer früheren Untersuchung[47]) behandelte Konsumtionstarife. Wenn schon Kraus als die Aufgabe der Industrie-Unterstützungstarife unter anderem ansieht, „einer einheimischen Industrie von volkswirtschaftlicher Bedeutung zu helfen, die durch das Eindringen einer ausländischen Konkurrenz in ihrem inländischen Absatz bedroht ist, womöglich in Ergänzung der Zollpolitik, keinesfalls indes entgegen dieser, oder eine erst aufkommende einheimische Industrie von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung zu fördern, die sich im Inland erst gegen die Auslandseinfuhr durchringen muß," so durfte er hierzu nicht die Konsumtionstarife wie den Ausnahmetarif 1a für Rundholz rechnen, dessen Aufbau ja die Benützung durch ausländische Waren gestattet. Obiger Definition entsprechend müßte der Begriff Industrie-Unterstützungstarif auf die „Binnen-Ausnahmetarife" beschränkt werden.

Die reinen Ausfuhr-Ausnahmetarife gelten für Waren bestimmter deutscher Herkunft im Falle der Ausfuhr. Auch Kraus verwendet diesen Begriff[48]), ohne jedoch ihm den der gemischten Ausfuhrtarife gegenüber zu stellen.

Während also die Binnen-Ausnahmetarife den Schutz der deutschen Ware im Inland durch Verbilligung der Transportkosten übernehmen, übertragen die reinen Ausfuhr-Ausnahmetarife — rein, weil dieser Tarif nur der Ausfuhr dienen soll und die Benutzung durch ausländische, Deutschland transitierende Güter mehr oder weniger erschwert ist — den Schutz auf den ausländischen Markt.

1. Die protektionistischen Mittel.

Zur Erzielung protektionistischer Wirkung verwendet die Tarifpolitik bei beiden Tarifarten folgende Mittel:

1. Die inländische Gewinnungs- oder Erzeugerklausel,
2. Die Anfuhrklausel,
3. Den Geltungsbereich, der nur aus Binnenbahnhöfen besteht.

Die inländische Gewinnungs- oder Erzeugerklausel kommt in mehrfachen Wendungen vor. Sie kann z. B. lauten:

> „Erdöl, roh, unverarbeitet, beim Versand unmittelbar von inländischen Erdölgewinnungsstätten". (BAT 14 vom 1. 1. 1928)
>
> oder:
>
> „Der Ausnahmetarif wird nur angewendet auf Sendungen, die

---

47) Dipl.-Kfm. Horst Kluge: Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn als Handelspolitik, a. a. O. S. 69 (Ungedruckte Diplomarbeit).

48) Kraus: Theorie und Technik der deutschen Gütertarife: a. a. O. S. 33.

auf einem der unten genannten Versandbahnhöfen oder in deren Nähe gewonnen oder hergestellt sind." (AAT 41 vom 16. 12. 1931.)

Die erste Fassung der Klausel ist klar und schließt jeden Zweifel aus. Die zweite Fassung gestattet die Herstellung „im Versandbahnhof oder in dessen Nähe". Wie aber, wenn der Versandbahnhof ein Grenzbahnhof ist? Kann Ware, die auf ausländischem Boden in unmittelbarer Nähe der Grenze hergestellt wird, den Tarif in Anspruch nehmen? Kraus antwortet hierauf [49]): „. . daß der Ausnahmetarif nur für Güter anwendbar ist, die in Werken im Bereich der Aufgabestation hergestellt sind. Ein Sammeln von anderen Orten, insbesondere von anderen Eisenbahnstationen her, soll unterbunden werden. Der Tarif soll nur eine reine Erzeugerbegünstigung, keine Handels- usw. Förderungsmaßnahme sein". Was unter „Bereich" zu verstehen ist, wird von der Bahn wie folgt definiert: „Deshalb wurde die Bestimmung aufgenommen, daß eine vorhergehende oder nachfolgende Beförderung mit der Eisenbahn oder mit Kraftwagen nur innerhalb des Bereiches der in den Tarif einbezogenen Bahnhöfe, d. h. also innerhalb des Ortsbereiches dieser Bahnhöfe zugelassen sei. Durch diese Bestimmung werden Sendungen, die außerhalb des Bereiches der Tarifbahnhöfe, also in anderen Orten aufkommen, von der Beförderung zu dem ermäßigten Tarif ausgeschlossen." [50]) Die ausländischen Sendungen in obigem Fall sind als zum Bereich des entsprechenden ausländischen Bahnhofs gehörig zu betrachten und damit von der Benutzung des Tarifs auszuschließen.

Die Gewinnungs- oder Erzeugerklausel ist die am sichersten wirkende Schutzmaßnahme, da sie ausdrücklich den Tarif deutschem Gute vorbehält.

Die Anfuhrklausel ist nicht von gleich sicherer Wirkung. Die frühere Form (die auch heute noch hin und wieder angewandt wird) lautete:

> „Der Ausnahmetarif gilt nur für Sendungen, die in den Versandbahnhöfen mit Landfuhrwerk oder Kleinbahnen angebracht werden, nicht aber für solche, die daselbst mit der Eisenbahn eingehen. Unmittelbar vorhergehende Beförderung mit der Eisenbahn ist nur zugelassen von einem Lagerplatz zum Versandbahnhof." (AAT 168 vom 1. 6. 1929.)

Im Laufe der letzten Jahre wurde die Formulierung der Klausel verschärft [51]) und lautet nunmehr:

> „Der Ausnahmetarif gilt nicht für Güter, die in den im

---

[49]) A. Kraus: Theorie und Technik der deutschen Gütertarife: a. a. O. S. 34.

[50]) ATA 1930 a. a. O. S. 1292.

[51]) R. B. D. Karlsruhe: Schreiben vom 15. 12. 1932: „Zur Begegnung des Wettbewerbs mit anderen Verkehrsmitteln."

Geltungsbereich aufgeführten Versandbahnhöfen mit der Eisenbahn (ausgenommen Kleinbahnen), mit Schiff oder Kraftfahrzeugen angebracht worden sind. Jedoch ist zugelassen:

a) die Anfuhr mit allen diesen Beförderungsmitteln: für Güter aus dem Bedienungsbereich des Versandbahnhofs,

b) die Anfuhr mit der Eisenbahn und mit den Kraftfahrzeugen: für Stückgüter zur Bildung von Sammelladungen nach einem in den Tarif aufgenommenen Versandbahnhof,

c) die Anfuhr mit der Eisenbahn: für Wagenladungen nur von einem in den Tarif aufgenommenen Versandbahnhof nach einem anderen Versandbahnhof des gleichen Tarifs." (AAT 161 vom 1. 1. 1932.)

Nach Kraus[52]) hat diese Klausel insbesondere die Aufgabe, die Zwischenhandelstransporte auszuschließen und nur den am Ort befindlichen Erzeugern den Tarif zuzugestehen. Damit werden aber auch alle ausländischen Transporte ausgeschlossen.

Nach Spieß[53]) gehört auch diese Klausel zu jenem „Gros", das neben Wettbewerbs- auch handelspolitische Absichten realisieren soll.

Die zweite Formulierung läßt für Wagenladungen keine Anfuhr (wohl aber für Stückgüter) außerhalb des Bereichs des Versandbahnhofes (außer dem Fall der Versendung von Tarifversandbahnhof nach Tarifversandbahnhof) mehr zu. Was unter den „Bereich" fällt, ist oben schon gesagt worden.

Durch diese neue Formulierung soll zunächst positiv nur die aus dem Bereich des Tarifversandbahnhofes stammende Ware begünstigt und negativ alle Ware anderer Herkunft, also auch ausländische, von der Benutzung des Tarifs ausgeschlossen werden.

Die Vorschrift der alten Anfuhrklausel konnte von Ausländern erfüllt werden, sofern die Vorfracht des Landfuhrwerks oder im Falle der Anfuhr mit der Bahn von einem Nichttarifbahnhof nach dem Tarifbahnhof die Eisenbahnvorfracht und die darauf folgende Entladung und Wiederanfuhr durch Landfuhrwerk und die nunmehr sich anschließende Fracht unter Zugrundelegung der Sätze des Ausnahmetarifs billiger sind als die Sätze des für ungebrochene Beförderung in Anwendung kommenden Tarifs.

Die neue Fassung schließt von der Anfuhr ausdrücklich die Kraftfahrzeuge aus, jedoch kann sie durch Pferdefuhrwerk erfolgen, da diese Beförderungsart nicht ausdrücklich ausgeschlossen ist. Um dem vorzubeugen, wurde die Anfuhrklausel mitunter folgendermaßen ergänzt gefaßt:

---

[52]) A. Kraus: Theorie und Technik der deutschen Gütertariefe: a. a. O. S. 34.

[53]) Spieß: Tarif, eine enzyklopädische Studie: a. a. O. S. 84.

„Die Ausnahmetariffrachtsätze gelten nicht für Sendungen, die mit der Eisenbahn auf den Versandbahnhöfen dieses Tarifs eingegangen sind, auch nicht, wenn die Sendungen ausgeladen worden sind und mit Landfuhrwerk oder Kleinbahn ganz oder teilweise wieder angeliefert werden". (AAT 178 vom 16. 12. 1931.)

Der Geltungsbereich, der nur Binnenstationen umfaßt, hat die schwächste Schutzwirkung. Zwar läßt er die Tarifabsicht erkennen, nur Waren der in den Geltungsbereich aufgenommenen Stationen zu begünstigen. Nichts kann aber — wie beim Fall der alten Anfuhrklausel den Verfrachter von anderen als Tarifversandstationen — also auch ausländischen — hindern, seine Ware nach einer Tarifversandstation zu senden und von da zu den Sätzen des Ausnahmetarifs weiter zu befördern, es sei denn, diese gebrochene Versendung ist teurer als die direkte ungebrochene Beförderung zu den hierfür geltenden Tarifen. Die protektionistische Wirkung ist besonders dann gefährdet, wenn die Tarifversandstation in der Nähe der Grenze oder auf dem nach der Frachtlage in Frage kommenden Wege zur Bestimmungsstation sich befindet. Je weiter aber die begünstigte Versandstation von der Grenze oder ganz vom Einfallsweg des ausländischen Gutes abliegt, desto geringer ist die Gefahr, daß ein von dieser Station geltender Ausnahmetarif von ausländischen Gütern in Anspruch genommen werden kann.

2. Die protektionistische Binnen-Ausnahmetarifpolitik.

Die Binnen-Ausnahmetarife, die für deutsche Ware bei Verwendung in Deutschland gelten, erreichen die Verwendung der Waren in Deutschland durch mehr oder weniger wirksame Maßnahmen (die schon bei den reinen Einfuhrtarifen dargestellt wurden):

1. durch die örtliche Verwendungsklausel; sie kann lauten:

   „Zur Verwendung im Deutschen Reich" oder z. B.
   „Zur Verwendung im Oberschlesischen Hochofenbetrieb" oder
   „Zum zollinländischen Hochofenbetrieb" (BAT 7g vom 1. 8. 1930)

2. durch die Abfuhrklausel;

3. durch den Geltungsbereich, sofern er aus Binnenstationen besteht.

Die Kontrolle über die Verwendung erfolgt oft durch Ausfertigung einer Urkunde (eidesstattliche Erklärung). Folgende Aufstellung (d. Verf.) gibt eine Uebersicht über die wichtigsten protektionistischen Binnen-Ausnahmetarife (Stand vom 30. 6. 1932):

BAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen: Geltungsbereich und Zweck[54])	Protekt. Mittel:
	Lebensmittel:		
16 d	Kopf- und Wirsingkohl, frisch	Von schleswig-holsteinischen Bahnhöfen nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Unterstützung des schleswig-holsteinischen Kohlanbaus gegen den ausländischen Wettbewerb.	An- und Abfuhrklausel Binnen-Stationen
17 d	Notstandstarif für Gerste zur zur Verwendung als Futtermittel.	Von badischen bayrischen, pfälz., schles., mitteldeutschen und württembg. nach west- und nordwestdeutschen Stationen zur Förderung des Verbrauchs inländisch. Gerste im Inland. (Unterstützung der Veredelungswirtschaft.)	An- und Abfuhrklausel Binnen-Stationen
64	Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenerzeugnisse.	Von den Bahnhöfen der RBD. Königsberg (Pr.) nach den Seehäfen Elbing, Königsberg und Pillau zur Verschiffung seewärts. Unterstüßnng von Ostpreußen.	Binnen-Stationen
119 a	Rüben, Rohzucker	Von Rohzuckerfabriken nach Zuckerraffinerien. Zur Förderung der Ausfuhr.	Erzeuger und Empfänger-(Verwendung) klausel
	Rohstoffe und halbfertige Waren:		
1 x	Stangen-, Stamm- usw. Holz von Edelkastanie, beim unmittelbaren Versand an Gerbstoffabriken zur Bereitung von Gerbstoffauszügen.	Von bestimmten Binnenbahnhöfen nach Gerbstoffabrikstationen.	Anfuhr Empfänger-(Verwendung) klausel
1ee + 1gg	Stammholz usw. zur Behebung des durch Windbruch verursachten Notstandes.	Von bestimmten badischen und schlesischen Binnenbahnhöfen und Grenzübergangspunkten.	Anfuhrklausel Binnen-Stationen
6	Steinkohlen, Brikette, Koks.	Von den deutschen Gewinnungsstätten nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten.	Erzeugerklausel Binnen-Stationen

[54]) Laut Heft „Darstellung" der G. D. R. vom 1. 9. 30.

BAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen (Geltungsbereich und Zweck[54])	Protekt. Mittel
6a ff.	Steinkohlen, Brikette, Koks.	Vom Ruhr- und Aachener Gebiet nach dem Lahn-, Sieg- und Dillgebiet, ferner zwischen den deutschen Kohlenförderungsgebieten und bestimmten deutschen Verarbeitungsgebieten.	Erzeugerklausel Binnenstationen
6f, e	Steinkohlen.	Von deutschen Gewinnungsstätten nach dem Küstengebiet.	siehe oben
7a	Eisenerz, Manganerz, aus dem Lahn-, Sieg- und Dillgebiet.	Von bestimmten Bahnhöfen der Erzgebiete nach bestimmten westlichen Hochofenbahnhöfen. Erhaltung des Erzbergbaues an der Lahn, Sieg und Dill.	Binnenstationen
7b	Eisenerz, Manganerz, aus dem Lahn-, Sieg- und Dillgebiet.	Von bestimmten Bahnhöfen des Lahn-, Sieg- und Dillgebietes nach oberschlesischen Hochofenbahnhöfen. Der Ausnahmetarif bezweckt die im Lahn-, Sieg- und Dillgebiet für den Absatz von Eisenerzen usw. bestehenden Schwierigkeiten mit der in Oberschlesien herrschenden Erzknappheit auszugleichen.	Binnenstationen Empfängerklausel
7o	Eisenerz, Manganerz.	Von Floh-Seligenthal und Wernshausen nach Hattingen Ruhr. Unterstützung des Schmalkaldener Erzbergbaus.	Binnenstationen
7k	Bleierze zur Bleierzeugung im Deutschen Reich.	Von Beuthen O.-S. nach bestimmten Bahnhöfen mit Bleihütten. Verdrängung ausländischer Erze.	Binnenstationen Abfuhrklausel
7l	Blei- und Zinkerze zur Blei- und Zinkerzeugung im Deutschen Reich.	Von bestimmten Gewinnungsbahnhöfen nach bestimmten Hüttenbahnhöfen. Verdrängung ausländischer Erze und Unterstützung der deutschen Blei- und Zinkindustrie.	Binnenstationen Anfuhr klausel

[54]) Laut Heft „Darstellung" der D. R. G. vom 1. 9. 30.

BAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen: Geltungsbereich und Zweck[54])	Protekt. Mittel
14	Erdöl, roh unverarbeitet, beim Versand von Erdölgewinnungsstätten an Erdölraffinerien oder andere chemische Fabriken zur Verarbeitung im eigenen Betriebe.	Von bestimmten Binnenbahnhöfen mit Erdölgewinnung nach Raffinerien. Unterstützung der deutschen Erdölindustrie.	Binnenstationen Gewinnungsklausel
14a	Braunkohlenbenzin, beim Versand von inländischen Erzeugungsstätten.	Von bestimmten Erzeugungsstätten nach allen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn. Unterstützung der Braunkohlenbenzin herstellenden deutschen Industrie.	Erzeugerklausel Abfuhrklausel
14d	Benzin, gewonnen durch Synthese, beim Versand von inländischen Erzeugungsstätten.	Von Corbetha, Kötschen und Ludwigshafen/Rhein nach allen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn. Unterstützung des deutschen synthetischen Benzins.	Erzeugerklausel Abfuhrklausel
18d	Rohkupfer, einschließlich Elektrolytkupfer.	Von deutschen Kupfererzeugungsstätten nach bestimmten Bahnhöfen, die dem EAT 181 angehören. Ausgleich für die deutsche Kupfererzeugung gegenüber dem der Einfuhrbegünstigung des EAT 181.	Binnenstationen Anfuhrklausel
18f	Rohkupfer, einschließlich Elektrolytkupfer (Mansfelder Rottarif).	Von Hettstedt und Ilsenburg nach den Bahnhöfen des EAT 181.	Abfuhrklausel Binnenstationen
20	Roheisen, Halbzeug usw.	Von bestimmten Binnenbahnhöfen nach See- und Flußschiffwerften. Der Ausnahmetarif gilt für Sendungen zum Bau, zur Ausbesserung und zur Ausrüstung nur solcher See- und Flußschiffe, für die nach der Schiffsbauzollordnung (Zentralblatt für das Deutsche Reich 1906, S. 265 ff.) Eisen u. Stahl ausl. Herkunft zollfrei eingelassen wird, wenn die Sendungen aus Gegenstände bestehen, die in der Schiffsbauordnung als solche genannt sind, die bei ausl. Herkunft vom Zoll befreit bleiben.	Anfuhrklausel Binnenstationen

[54]) Laut Heft „Darstellung" der D. R. G. vom 1. 9. 30.

BAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen: Geltungsbereich und Zweck[54])	Protekt. Mittel
	Fertige Waren:		
20	Eisen- und Stahlwaren der Klassen B, C und D.	siehe umseitig	siehe umseitig
1 n	Rohe Holzwaren zur Spielwarenherstellung.	Von bestimmten bayrischen Stationen nach bestimmten Spielwarenfabrikstationen. Unterstützung der notleidenden Spielwarenindustrie.	Binnenstationen Empfängerklausel

Diese Uebersicht ergibt, daß die Begünstigung industrieller Rohstoffe das eigentliche Gebiet dieser protektionistischen Binnen-Ausnahmetarife ist.

Zur Unterstützung des deutschen Bergbaus sind zahlreiche Binnenausnahmetarife geschaffen worden.

So wird der deutsche Steinkohlenbergbau durch einen Tarif von allen deutschen Gewinnungsstätten nach allen deutschen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten gefördert. Außerdem besteht zur Bekämpfung der englischen Kohle in den Küstengebieten ein Tarif von den deutschen Gewinnungsstätten nach dort, sowie Tarife nach anderen Verarbeitungsgebieten.

Der deutsche Erzbergbau erfährt durch mehrere Tarife die Unterstützung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Hier bestehen Ausnahmetarife für die deutschen Eisen-, Blei- und Zinkerze. Der deutsche Kupfererzbergbau erhält zum Ausgleich für den bestehenden EAT 181 ebenfalls eine Begünstigung seiner Erzeugnisse.

Auch die junge deutsche Erdölproduktion genießt die Unterstützung durch einen Binnen-Ausnahmetarif, der den Charakter eines Erziehungstarifs hat. Daneben wird auch die Braunkohlenbenzin und syntetisches Benzin herstellende Industrie und v. a. m. unterstützt.

Diese Tarife erfassen meist das gesamte Produktionsgebiet der begünstigten Ware, weshalb von relativ unbeschränkter Geltung der Tarife gesprochen werden kann.

Die deutsche Forstwirtschaft erhält teils grundsätzlich protektionistische, teils zur Behebung zeitlicher Notstände Binnen-Ausnahmetarife, die sich jedoch auf bestimmte Gebiete beschränken.

An landwirtschaftlichen Erzeugnissen genießen nur Getreide ostpreußischer und Kohl schleswig-holsteinischer Herkunft besondere Tarifbegünstigungen. Für Gerste besteht ein Binnen-Aus-

[54]) Laut Heft „Darstellung" der D. R. G. vom 1. 9. 30.

nahmetarif zur Unterstützung der Veredelungswirtschaft in West- und Nordwestdeutschland. Der Ausnahmetarif 64 (vom 16. 12. 1931) für Getreide und Mühlenerzeugnisse bei Verschiffung seewärts dient auch der Unterstützung der ostpreußischen Müllerei. Das ergibt sich aus der folgenden im Tarif enthaltenen Klausel:

„Für je 80 Kilogramm Mehl, das nachweislich über die unter a) des Abschnitts „Geltungsbereich“ genannten Seehäfen (es handelt sich um ostpreußische, der Verf.) seewärts verschifft worden ist, wird der Frachtunterschied zwischen den regelrechten Klassen und der Fracht nach diesem Ausnahmetarif für 100 Kilogramm auf der Eisenbahn bezogenes Getreide vergütet, und zwar für die von der Empfangsgüterabfertigung festgestellte Durchschnittsentfernung der sämtlichen in dem Erstattungszeitraum bezogenen Getreidesendungen.“

Für Rübenrohzucker als Erzeugnis der Nahrungs- und Genußmittelindustrie besteht der BAT 119a. Formell handelt es sich hier um die Begünstigung von Rübenrohzucker bei Versand von den Rohzuckerfabriken nach den Raffinerien; es soll hierdurch eine Kostensenkung des Raffinadezuckers erzielt werden, um dadurch die Ausfuhr zu steigern[55]). Die Vergütung richtet sich nach der Menge ausgeführten Zuckers, worüber eine steueramtliche Erklärung einzureichen ist. Für jede ausgeführte Tonne Raffinadezucker wird beim Bezug von Rohzucker zur Raffinerie der Betrag zwischen der Klasse F und der erhobenen Fracht vergütet. Entsprechend den ausgeführten Tonnen Reinzucker wird für eine entsprechende größere Anzahl Tonnen Rohzucker (eine Tonne Reinzucker = eineinneuntel Tonnen Rohzucker) für letztere eine ermäßigte Fracht zurückvergütet.

Von den oben aufgeführten Waren sind Steinkohlen und Erdöl sowie Roheisen und die übrigen Eisen- und Stahlwaren des BAT 20 zum Schiffbau zollgeschützt. Die Tarifpolitik befindet sich somit in Uebereinstimmung mit der Zollpolitik. Bezüglich aller Erzarten und Rohkupfer besteht freie Einfuhr. Die Tarifpolitik geht somit über die Handelspolitik hinaus, indem sie Waren, die nicht zollgeschützt sind, dennoch von deutschen Produktionsstätten aus begünstigt. Dabei behandelt sie jedoch nicht alle diese frei einführbaren Rohstoffe gleich. Während z. B. für Rohkupfer und Rohblei Binnen-Ausnahmetarife bestehen, ist dies bei Rohzinn und Rohzink nicht der Fall.

Die landwirtschaftlichen Erzeugnisse sind durchweg zollgeschützt. Die protektionistischen Maßnahmen entsprechen daher, -- wenn gleich sie auch regional beschränkt sind - den Maßnahmen der Zollpolitik.

Die Tarife gelten für Sendungen in Wagenladungen: oft wird jedoch durch die erweiterte Mindestmengenklausel eine größere Mindestmenge vorgeschrieben.

---

[55]) Reichsbahngütertarif Heft C II b, Darstellung v. 1. 9. 30.

Die Wirkung dieser protektionistischen Binnen-Ausnahmetarife ist mittelbar. Sie gewähren für Waren bestimmter deutscher Herkunft besonders billige Sätze und erschweren so indirekt die Einfuhr der auf die wesentlich höheren Normalfrachten verwiesenen ausländischen Waren.

Kraus umschreibt die Bedeutung dieser Tarifgruppe bei Besprechung der Tarife für Erdöl folgendermaßen [56]):

> „Sämtliche Tarife sind mit dem Ziel geschaffen, mitzuhelfen, daß durch die Nutzbarmachung deutscher Grundstoffe nicht nur die Einfuhr fremder Oele und Benzine vermieden und so die Handels- und Zahlungsbilanz erheblich gebessert, sondern daß vor allem die deutsche Wirtschaft unabhängig vom Auslande wird."

Es ist hier nicht der Ort, zum Gedanken der Autarkie grundsätzlich Stellung zu nehmen. Es ist augenscheinlich, daß die geäußerte Absicht sich nur auf solche Rohstoffe beziehen kann, deren genügendes Vorkommen in Deutschland eine ausreichende Versorgung der Wirtschaft gewährleistet.

3. Die reine Ausfuhr-Ausnahmetarifpolitik.

Im Gegensatz zu den protektionistischen Binnen-Ausnahmetarifen beeinflussen die reinen Ausfuhr-Ausnahmetarife den Außenhandel unmittelbar. Neben dem Geltungsbereich, der als Versandstationen entweder Binnenstationen oder, falls Grenzstationen vorhanden, durch Klauseln die Benützung des Tarifs für Waren anderer als der zugelassenen Herkunft mehr oder weniger erschwert, wird der Charakter des Tarifs bestimmt durch die Ausfuhrklausel. Sie lautet z. B. bei rAAT 41 für Kali (vom 1. 6. 1929):

> „Zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über Seehäfen, Binnenumschlagsplätze und über die trockene Grenze."

Die für die Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern vorgesehenen Frachtermäßigungen gelten demnach nur für Güter, die nach außerdeutschen Ländern ausgeführt und nicht nach dem Deutschen Reich zurückbefördert werden (Ausfuhrgüter) [57]). Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Absender oder Empfänger den Nachweis über den endgültigen Verbleib des Ausfuhrgutes zu fordern [58]).

Die Einführung dieser reinen Ausfuhr-Ausnahmetarife setzt nach Kraus [59]) voraus:

---

56) Kraus: Theorie und Technik der deutschen Gütertarife, a. a. O. S. 33.

57) Reichsbahngütertarif Heft A vom 1. 8. 32. a. a. O. S. 48:
„Als Ausfuhrgüter im Sinne dieser Bestimmungen gelten — unbeschadet der staatsrechtlichen Verhältnisse bis auf weiteres auch solche, die mit der Eisenbahn unmittelbar nach dem Saargebiet ausgeführt werden."

58) Reichsbahngütertarif Heft A vom 1. 8. 32. a. a. O. S. 51.

59) Kraus: Theorie und Technik der deutschen Gütertarife a. a. O. S. 33.

„1. Ein allgemeines Ausfuhrbedürfnis.
2. Eine Steigerungsfähigkeit der Verkehrsintensität, wodurch
3. die durch den Frachtnachlaß eintretende Einnahmeverringerung mindestens kompensiert wird."

Ausfuhr-Ausnahmetarife werden demnach nicht errichtet, wenn (und Giese bestätigt diese Feststellung) [60]):

1. das betreffende deutsche Erzeugnis ohnehin den ausländischen Markt beherrscht, wie bei bestimmten chemischen Erzeugnissen,
2. die Spanne zwischen den Preisen der deutschen und der ausländischen Ware so groß ist, daß eine Ausfuhrbegünstigung seitens der Reichsbahn keine Wirkung auszuüben vermag.

Folgende Aufstellung (d. Verf.) gibt eine Uebersicht über die wichtigsten reinen Ausfuhr-Ausnahmetarife (Stand vom 30. 6. 1932):

RAAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen (Geltungsbereich und Zweck[61])	Protekt. Mittel:
	Lebensmittel u. Getränke:		
36	Bier zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Bierversandstationen nach deutschen Seehäfen. Zur Förderung der Ausfuhr nach deutschen Seehäfen.	Binnenstationen
175	Bier zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Bierversandstationen nach sämtl. Grenzbahnhöfe u. Grenzübergangspunkten.	Binnenstationen Anfuhrklausel
63	Allgäuer Käse zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von Kempten u. Wangen nach deutschen Nordseehäfen (erweiterte Mindestmengenklausel).	Binnenstationen
101	Kartoffeln, frische zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern, zum Verbrauch auf Seeschiffen und zur Ausfuhr über die trockene Grenze.	Von allen im Deutschen Reichsgebiet gelegenen Bahnhöfen nach Seehäfen, sämtl. Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten. Förderung der Ausfuhr.	Anfuhrklausel
119	Rübenrohrzucker, Rübenzucker, Kandiszucker, Farine zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über deutsche Seehäfen und über die trockene Grenze.	Von bestimmten Binnenbahnhöfen nach deutschen Seehäfen und Grenzübergängen. Angeschlossenes Ausland: Belgien, Niederlande, Polen, Saargebiet, Tschechoslowakei, Dänemark, Luxemburg, Frankreich (Lothringen), Seeausland. Zur Förderung der Ausfuhr.	Binnenstationen Anfuhrklausel

60) Giese: „Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928, a. a. O. S. 96.
61) Laut Heft „Darstellung" der D. R. G. vom 1. 9. 30.

RAAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen (Geltungsbereich und Zweck[61])	Protekt. Mittel:
135	Hafer zur Ausfuhr nach Frankreich, Italien, Österreich und der Schweiz.	Von allen im Deutschen Reich gelegenen Bahnhöfen nach den für nebenstehende Länder in Betracht kommenden Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten.	Anfuhrklausel
143 a	Äpfel und Birnen, frische, zur Ausfuhr nach England, Dänemark, Schweden und Norwegen.	Von allen im Deutschen Reiche gelegenen Bahnhöfen nach Seehäfen und Trajektübergangspunkten.	Anfuhrklausel
178	Kopfkohl, frisch, zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach dem Saargebiet und der Tschechoslowakei.	Von bestimmten schleswigholsteinischen Binnenstationen nach den entsprechenden Genzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten.	Anfuhrklausel Binnenstationen
	Rohstoffe und halbfertige Waren:		
41	Düngemittel (Kali usw.) natürliche und künstliche der Klassen D, F, G, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über deutsche Seehäfen, Binnenwasserumschlagsplätze und über die trockene Grenze.	Von deutschen Erzeugungsstätten nach deutschen Seehäfen, Binnenwasserumschlagsplätzen, nach sämtl. Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten, nach den auf außerdeutschem Gebiet gelegenen Bahnhöfen der deutschen Reichsbahn, nach bestimmten in der Nähe der Grenze gelegenen Bahnhöfen. Zur Förderung der Ausfuhr.	Erzeugerklausel
59	Bleiglätte, Bleimennige, Lithopone usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Bahnhöfen nach deutschen Seehäfen zur Förderung der Ausfuhr über deutsche Seehäfen. Von Wettbewerbs- u. Nichtwettbewerbsgebiet.	Binnenstationen
85	Bleiglätten, Bleimennige, Lithopone usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über die trockene Grenze.	Von bestimmten Bahnhöfen nach sämtl. Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten und den auf außerdeutschem Gebiet liegenden Bahnhöfen der deutschen Reichsbahn. Zur Förderung der Ausfuhr über die trockene Grenze.	Binnenstationen Anfuhrklausel

[61]) Laut Heft „Darstellung" der D. R. G. vom 1. 9. 30.

RAAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen (Geltungsbereich und Zweck[61])	Protekt. Mittel:
	Noch: Rohstoffe und halbfertige Waren:		
166	Ammoniakalaun, Kalialaun, Natronalaun, Tonerde, schwefelsaure, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über die trockene Grenze.	Von bestimmten Bahnhöfen nach den Seehäfen und sämtl. Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten. Förderung der Ausfuhr.	Binnenstationen Anfuhrklausel
169 c	Holzmasten, Schnittholz, zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach der Schweiz, nach Italien, Frankreich, Spanien und nach dem Saargebiet.	Von süddeutschen Bahnhöfen mit Ausnahme der auf außerdeutschem Gebiet gelegenen Bahnhöfen, der Grenzbahnhöfe, der Donauumschlagstellen nach den entsprechenden Grenzübergangspunkten und Grenzbahnhöfen.	Binnenstationen Anfuhrklausel
169 d	Hölzer, zur bergbaulichen Ausrichtung usw. zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern, über die trockene Grenze.	Von allen Bahnhöfen der deutschen Reichsbahn, mit Ausnahme der auf außerdeutschem Gebiet liegenden Bahnhöfe, der Grenzbahnhöfe u. Grenzübergangspunkte nach sämtl. Grenzbahnhöfen u. Grenzübergangspunkten.	Binnenstationen Anfuhrklausel
169 e	Hölzer, zur bergbaulichen Ausrichtung, zur Ausfuhr über deutsche Seehäfen nach England und Spanien.	Von allen Bahnhöfen der deutschen Reichsbahn, mit Ausnahme der auf außerdeutschem Gebiet liegenden Bahnhöfe, der Grenzbahnhöfe und Grenzübergangspunkte, nach deutschen Seehäfen.	Binnenstationen Anfuhrklausel
173	Malz der Klasse C, zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über deutsche Seehäfen und über die trockene Grenze.	Von bestimmten Bahnhöfen nach Seehäfen und bestimmten Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten. Angeschlossenes Ausland: Belgien, Polen, Niederlande, Saargebiet, Litauen, Tschechoslowakei, Frankreich (Lothringen), Dänemark, Schweiz, Österreich.	Binnenstationen Anfuhrklausel
179	Hopfen zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über deutsche Seehäfen und über die trockene Grenze.	Von bestimmten Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn nach deutschen Seehäfen und nach sämtlichen Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten.	Binnenstationen Anfuhrklausel

[61]) Laut Heft „Darstellung" der D. R. G. vom 1. 9. 30.

RAAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen (Geltungsbereich und Zweck[61])	Protekt. Mittel
6,6 l	ff. Steinkohlen usw.	Von den deutschen Gewinnungsstätten zur Ausfuhr über die nasse und trockene Grenze.	Binnenstationen Erzeugerklausel
	Fertige Waren;		
35 a	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren und sonstige Metallwaren, sowie Fahrzeuge zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Bahnhöfen nach sämtlichen Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten. Für Güter der Klasse D nur nach Belgien, Schweiz, Frankreich, Polen, Tschechoslowakei, Saargebiet, Litauen, Österreich und Dänemark.	Anfuhr klausel
159	Papier- und Pappwaren, Holzschliff, zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Bahnhöfen nach sämtlichen Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten. Förderung der Ausfuhr.	Anfuhrklausel
161	Porzellan- und Tonwaren, zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Bahnhöfen nach sämtlichen Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten. Förderung der Ausfuhr. Saarländische Übergangspunkte als Versandpunkte: Nur für saarländische Erzeugnisse.	Anfuhrklausel
160	Glas und Glaswaren zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Bahnhöfen nach sämtlichen Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten. Förderung der Ausfuhr. Saarländische Übergangspunkte als Versandpunkte: Nur für saarländische Erzeugnisse.	Anfuhrklausel
168	Holzwaren, Möbel usw. zur Ausfuhr über die trockene Grenze und über die Seehäfen nach außerdeutschen Ländern.	Von bestimmten Bahnhöfen nach den Seehäfen und sämtlichen Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten. Förderung der Ausfuhr.	Anfuhrklausel

[61]) Laut Heft „Darstellung" der D. R. G. vom 1. 9. 30.

RAAT	Warenverzeichnis	Bemerkungen: Geltungsbereich und Zweck[61])	Projekt. Mittel
39a	Stückgut, zur Ausfuhr über die trockene Grenze nach außerdeutschen Ländern.	Von allen Bahnhöfen, mit Ausnahme 1. der auf außerdeutschem Gebiet liegenden Bahnhöfe, 2. der Grenzübergangspunkte, nach 1. sämtlichen Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten, 2. den auf außerdeutschem Gebiet gelegenen Gebiet der Deutschen Reichsbahn. (Die Reihe der ausgeschlossenen Versandstationen muß durch Anführung der Grenzbahnhöfe noch ergänzt werden, der Verf.)	Ausfuhrklausel

Aus dieser Uebersicht ergibt sich, daß neben der Ausfuhr über die deutschen Seehäfen insbesondere die Ausfuhr über die trockene Grenze begünstigt wird. Bei Wiederaufnahme der Ausnahmetarifpolitik galten die Maßnahmen zur Förderung der Ausfuhr fast ausschließlich bei Ausfuhr über See. Im Laufe der folgenden Jahre jedoch wurde die Ausfuhr über die trockene Grenze immer mehr zum Gegenstand tarifarischer Begünstigung. Die Bedeutung dieser Entwicklung wird klar, wenn die Tatsache berücksichtigt wird, daß der größere Teil der deutschen Ausfuhr auf dem Kontinent verbleibt.

Die Tarife gelten für Wagenladungen; in einzelnen Fällen wird sogar durch die erweiterte Mindestmengenklausel eine größere innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zu versendende Gesamtgütermenge vorgeschrieben. Für Stückgüter aller Art ist ein besonderer Ausnahmetarif geschaffen worden, dessen Einführung von der Wirtschaft dringend gefordert wurde[62]). Die Tarife enthalten als „Empfangs"stationen naturgemäß nur die Grenzbahnhöfe und Grenzübergangspunkte der unmittelbaren Grenzländer. Sie können jedoch auch für Transporte benutzt werden, die über diese Länder hinaus verfrachtet werden, sofern nicht durch die sogenannte Verbleibeklausel, die verhindern soll, daß Seeausfuhrgüter mit den deutschen Ausfuhrförderungstarifen den Weg über Auslandshäfen bevorzugen können, eine Weiterbeförderung untersagt ist. Die Feststellung der Empfangsländer ergibt sich entweder aus dem Geltungsbereich — in der Aufstellung unter der Bezeichnung „Angeschlossenes Ausland" — oder sie

61) Laut Heft „Darstellung" der D. R. G. vom 1. 9. 30.

62) Geschäftliche Mitteilung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Nr. 27 ex 1930 S. 228.

sind ausdrücklich als solche im Tarif genannt; im letzteren Falle sind sie meist dem Warenverzeichnis angeschlossen.

Die von den reinen Ausfuhr-Ausnahmetarifen begünstigten Waren gehören den Gruppen Lebensmittel und Getränke, Rohstoffe und halbfertige Waren und fertige Waren an.

Zur Gruppe Lebensmittel und Getränke gehören insbesondere landwirtschaftliche Erzeugnisse, wie frische Kartoffeln, Hafer, Aepfel und Birnen, Kopfkohl und Allgäuer Käse. Die Tarife für Kartoffeln, Hafer und Aepfel und Birnen umfassen bezüglich der Herkunft das gesamte Zollgebiet. Während jedoch bei Kartoffeln die Ausfuhr nach allen Ländern der nassen und trockenen Grenze begünstigt wird, ist sie bei Hafer ausdrücklich auf Frankreich Oesterreich, Italien und die Schweiz, bei Aepfel und Birnen ausdrücklich auf England, Dänemark, Schweden und Norwegen beschränkt. Bei Hafer sind die z. Zt. wichtigsten Empfangsländer berücksichtigt, doch fehlen die Niederlande und Polen, während Italien unbedeutend ist; in diesem Falle kann es sich nur darum handeln, den Absatz nach diesem Lande besonders zu intensivieren. Im Jahresbericht von 1931 schreibt die Reichsbahn über die Aufgabe dieses Tarifs [63]): „Auch im Jahre 1931 hat der Ausnahmetarif 135 für die Ausfuhr von Hafer in Wagenladungen nach Italien, Frankreich und der Schweiz gegolten, sodaß in einer Zeit, wo die Einfuhrscheine für Hafer nicht mehr in Kraft waren, diese Tarifermäßigung der Reichsbahn der Hafer produzierenden Landwirtschaft eine wertvolle Unterstützung geboten hat." Für die übrigen Waren, bei deren Ausfuhr Einfuhrscheine ausgegeben werden, bestehen keine Tarife. Bei Kopfkohl und Allgäuer Käse sind die Versandstationen beschränkt; für erstere Ware auf schleswig-holsteinische.

Für Allgäuer Käse sind die wichtigsten Absatzländer das Saargebiet und Frankreich; sie sind als Empfangsländer in den Tarif nicht aufgenommen, sondern es wird nur die Ausfuhr über die nasse Grenze begünstigt, wodurch der Tarif neben der Seehafenförderung auch der Gewinnung neuer Absatzgebiete und damit der Steigerung der Einnahmen dient, auf welch letzteres Moment insbesondere auch die Aufnahme der erweiterten Mindestmengenklausel hinweist.

Bei Kopfkohl wird die Ausfuhr ausdrücklich nach dem Saargebiet und der Tschechoslowakei begünstigt.

Keiner der Tarife jedoch, bei denen die Empfangsländer ausdrücklich genannt sind, enthält die Verbleibeklausel.

An industriellen Erzeugnissen der Gruppe Lebensmittel und Getränke werden die Produkte der Brauerei- und Rübenzuckerindustrie begünstigt. Vier der bedeutendsten Ausfuhr-

[63]) Die Reichsbahn 1932 a. a. O. S. 67.

brauereien wird bei Ausfuhr über die gesamte nasse und trockene Grenze begünstigt. Die Ausfuhrbegünstigung bei Rübenzucker betrifft die wichtigsten Absatzländer: das Saargebiet und die Schweiz. Daneben ist eine Reihe anderer Länder als unmittelbare Empfangsländer einbezogen, bei denen noch eine Steigerung der Verkehrsintensität zu erwarten ist. Der Rübenzuckertarif gewährt für schlesischen und sächsischen Zucker bei Versendung über die deutsch-schweizerischen Grenzstationen Sonderfrachtsätze, die für tschechoslowakischen Zucker im Verkehr nach der Schweiz Umbehandlungsmöglichkeiten ausschließen, um somit der tschechoslowakischen Ware auf dem schweizerischen Markt begegnen zu können

In der Gruppe Rohstoffe und halbfertige Waren werden von landwirtschaftlichen Erzeugnissen nur Hopfen und Malz bestimmter deutscher Herkunft bei der Ausfuhr begünstigt; Hopfen bei der Ausfuhr nach der gesamten trockenen Grenze, Malz nach bestimmten Empfangsländern, unter denen allerdings einige wichtige fehlen (Schweiz).

Die forstwirtschaftlichen Erzeugnisse, die allgemein ausfuhrbegünstigt werden, sind Holz zu Zwecken des Bergbaues nach Ländern der gesamten nassen und trockenen Grenze.

Die Erzeugnisse des Bergbaues und zwar Steinkohle und Kali werden bei Ausfuhr über die gesamte nasse und trockene Grenze begünstigt.

Besondere Bedeutung haben die Ausfuhr-Ausnahmetarife für die deutsche Fertigwarenindustrie.

Die chemische Industrie wird durch zahlreiche Tarife bei der Ausfuhr ihrer Erzeugnisse unterstützt.

Die deutsche Eisen- und Stahl-, Metall-, und elektrotechnische Industrie erfährt Unterstützung seitens der Reichsbahn durch den Ausnahmetarif 35a[65]) für die Ausfuhr über

---

[65]) Über die Bedeutung des Ausnahmetarifs 35a und die kritische Stellung der Wirtschaft äußert sich der Allgemeine Tarifanzeiger Wien Nr. 48 u. a. O. S. 1493 wie folgt:

„Der bisherige gültige Ausnahmetarif 35a enthielt die Anfuhrklausel. d. h. die Bestimmung, daß dieser Tarif nur für solche Sendungen angewendet werden kann, welche in den im Tarif genannten Stationen mit Fuhrwerk oder Kleinbahn aufgeliefert werden. Diese Bestimmung war allerdings ausdrücklich bis auf weiteres außer Kraft gesetzt worden für solche Auslandssendungen, die in den gleichfalls im Tarif namentlich angeführten Grenzstationen und Grenzübergangspunkten — es waren dies die meisten, wenn auch durchweg nicht alle Grenzübergänge und Grenzstationen Deutschlands mit dem Ausland — auf das Netz der Deutschen Reichsbahn übergehen. Der alte Ausnahmetarif 35a war daher auch für Auslandssendungen mit Transit durch Deutschland anwendbar. Die deutsche Eisen und Stahl verarbeitende Industrie ist nun seit Monaten bei der Reichsbahn vorstellig gewesen, um den Ausschluß der Grenzstationen und Grenzübergänge zu erwirken. Tatsächlich war ja von Anfang an der rAAT 35a als Unterstützungstarif der schwer um ausländische Absatzmärkte ringenden deutschen Eisenindustrie gedacht, der durch seine erheblichen Frachtermäßigungen den deutschen Export von Eisen und Eisenwaren fördern sollte. Die deutsche Industrie machte nun der Deutschen Reichsbahn den Vorwurf, daß dieser Zweck illusorisch oder wenigstens nicht erreicht werde, wenn die ausländische Eisenindustrie, die ausländischen Märkte aufsucht, zu den gleichen Frachtsätzen durch Deutschland fahren könne, wie die deutsche. Diese Tatsache, motivierte sie weiter, ermöglichte es der ausländischen Eisenindustrie, auf den von der deut-

die trockene Grenze und teilweise auch durch den gemischten Ausnahmetarif 35 über die nasse Grenze.

Bei Behandlung des gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarifs 35 für Eisen- und Stahlwaren war festgestellt worden, daß die Benutzung des Tarifs durch ausländische Waren nur für jene Waren in Frage kommen könne, die von dem betr. Grenzland exportiert werden. Bezüglich einer Reihe anderer im Tarif enthaltener Waren nimmt der Tarif den Charakter eines reinen Ausfuhr-Ausnahmetarifs an, insofern, als von dem beteiligten Ausland ein Export dieser Ware nicht stattfindet. Der Ausnahmetarif 35 kann laut Geltungsbereich, der deutsch-niederländische, deutsch-polnische, deutsch-saarländische und deutsch-tschechoslowakische Grenzstationen und Grenzübergangspunkte enthält, somit von niederländischen, polnischen, saarländischen, tschechoslowakischen und Waren darüber hinaus gelegener Ländern mitbenutzt werden.

Nun findet jedoch ein Export, z. B. von Erzeugnissen der Uhrenindustrie, der Feinmechanik und der Messerschmiedewarenindustrie, seitens der genannten Länder nicht statt, sodaß damit der Tarif für diese Waren zum reinen Ausfuhr-Ausnahmetarif wird. Die Grenzstationen jener Länder, die solche Waren ausführen, wie z. B. die Schweiz für Uhren, sind im Tarif nicht aufgenommen.

Von den zahlreichen holzverarbeitenden Industrien werden begünstigt:

Die Möbelindustrie durch einen Ausfuhr-Ausnahmetarif für Holzwaren, Möbel usw. bei Ausfuhr über die gesamte nasse und trockene Grenze.

Die Papierindustrie durch einen Ausfuhr-Ausnahmetarif für Papier, Papierwaren und Holzschliff ebenfalls bei Ausfuhr über die gesamte trockene Grenze.

Die keramische Industrie genießt Ausfuhrunterstützung durch Tarife für Glas und Glaswaren und für Porzellan- und Tonwaren bei Versand über die trockene Grenze. Diese Tarife enthalten jedoch auch die deutsch-saarländischen Uebergangspunkte als Versandstation, weshalb sie auch — ausdrücklich im Tarif genannt — auch für saarländische Erzeugnisse gelten. Die Tarifpolitik unterstützt durch diese Koordination den Reichsgedanken im Bezirke der Wirtschaft.

In die protektionistische Ausfuhrbegünstigung — die allgemein die Wagenladung als Mindestmenge vorsieht — sind nicht einbezogen

schen Eisenindustrie bearbeiteten Auslandsmärkten mit verstärkter Konkurrenz aufzutreten. Der Erfolg, den die Reichsbahn durch das Opfer der der deutschen Eisenindustrie gewährten Frachtermäßigungen erreichen wollte, sei so paralysiert, da die ausländische Eisenindustrie mit Nutznießerin dieses Opfers sei, indem sie die gleichen Ermäßigungen erhalte. Die Reichsbahn scheint nun dem Drängen der deutschen Eisenindustrie durch Eliminierung der Grenzübergänge und Grenzstationen aus dem Ausnahmetarif 35a entgegen gekommen zu sein." (Jahrgang 1929).

die Erzeugnisse der Textilindustrie, der Spielwarenindustrie, der Leder-, Kautschuk- und Guttaperchaindustrie — um nur die wichtigsten zu nennen. Für sie gelten — soweit überhaupt tarifarisch erfaßt — die gemischten Ausfuhr-Ausnahmetarife und auch nur bei Versand über die nasse Grenze. Doch sind Textil- und Lederwaren, die in der Hauptsache als Stückgut ausgeführt werden, durch die Schaffung des Stückgutausnahmetarifs 39 a auch über die trockene Grenze ausfuhrbegünstigt.

Die Verbände der Textil- und Lederindustrie haben jedoch weder Anträge auf allgemeine Ausfuhrbegünstigung gestellt, noch ein entsprechendes Bedürfnis nachgewiesen. Ein begründetes Bedürfnis wurde nur für die Ausfuhr über See geltend gemacht und ist von der Deutschen Reichsbahn durch Einführung gemischter Ausfuhrtarife befriedigt worden [66]).

Somit ergibt sich, daß wichtige deutsche Industrien von protektionistischen Ausfuhr-Ausnahmetarifen unterstützt werden, wobei allerdings die Feststellung gemacht werden muß, daß die Erzeugnisse der keramischen, der holzverarbeitenden und teilweise auch der Eisen- und Metallindustrie nur bei Ausfuhr über die trockene Grenze, nicht aber auch über die Seehäfen begünstigt werden, in welcher Relation gemischte Ausfuhrtarife gelten.

Die reinen Ausfuhr-Ausnahmetarife erfassen — sofern bei den betreffenden Tarifen nichts Gegenteiliges gesagt wurde — die wichtigsten Produktionsgebiete der betreffenden Waren.

Als protektionistische Mittel werden die Erzeuger- und besonders die erweiterte Anfuhrklausel angewandt, neben der Beschränkung des Geltungsbereichs auf Binnenstationen. — Die Anfuhrklausel wurde, dem Zuge der Zeit folgend, von der Deutschen Reichsbahngesellschaft auf alle wichtigen Ausfuhr-Ausnahmetarife ausgedehnt [67]).

Die gesamten Maßnahmen der Tarifpolitik erfolgen in Uebereinstimmung mit der Zollpolitik. Die Zölle übernehmen den Schutz der Ware im Inland, die Ausfuhr-Ausnahmetarife dagegen im Ausland [68]). Die Zölle für diese tarifbegünstigten Waren haben die Aufgabe, die Preise hoch zu halten und somit Herstellung und Absatz

---

66) R. B. D. Karlsruhe, Schreiben vom 6. 2. 1933.

67) „Diese bisher bloß vereinzelte Einschränkung der Ausnahmetarife bezüglich ihrer Anwendung wird nunmehr mit 1. 12. 31. bezw. 1. 1. 32. auf alle wichtigen Ausnahmetarife ausgedehnt. Hierdurch werden die Ausnahmetarife grundsätzlich auf Sendungen inländischer Herkunft beschränkt und ihre Anwendung für Sendungen aus dem Auslande ausgeschlossen." (Allgemeiner Tarifanzeiger Wien, Nr. 44 ex 1931 a. a. O. S. 1382.)

68) Vogt: Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart; Vortrag, gehalten in der Friedrich List-Gesellschaft, Berlin, am 29. 10. 27:

„Der alte Grundsatz ist auch jetzt noch richtig, daß die Unterstützung eines deutschen Produktes gegenüber einem ausländischen Produkt im Inlande Sache der Zollpolitik ist, daß dagegen die Unterstützung eines inländischen Gutes im Ausland gegen andere ausländische Güter Sache der Eisenbahntarifpolitik ist." A. a. O. S. 19 ff.

im Inland gegenüber dem Auslandsprodukt zu sichern. Die Ausfuhr-Ausnahmetarife sollen preisermäßigend wirken, sie sind auslandsorientiert und tragen Dumpingcharakter, sofern — und dies trifft für die meisten Fälle zu — protektionistische Binnen-Ausnahmetarife für diese ihre Waren nicht bestehen, sondern nur der höhere Normaltarif. Die gesamte Ausfuhr-Ausnahmetarifpolitik verliert jedoch ihren Sinn, sobald anstatt der Zölle andere, die Einfuhr hemmenden Maßnahmen, wie Kontingentierungen usw., ergriffen werden.

„Mit diesen Ausfuhrtarifen," so schreibt Krauß [69]), „leisten die deutschen Bahnen ihrerseits einen Beitrag zur Erleichterung der Ausfuhr und Unterstützung der deutschen Erzeugungsindustrie in deren Absatzkampf auf dem Weltmarkt."

Die bisherigen Absatzmärkte deutscher Erzeugnisse sind nicht nur durch die hemmenden Maßnahmen der Handelspolitik, sondern auch durch das Auftreten neuer Konkurrenten ernstlich gefährdet.

Die reine Ausfuhr-Ausnahmetarifpolitik ist im wesentlichen industrieorientiert. Diese Einstellung erklärt sich aus der Struktur der deutschen Wirtschaft, die den Uebergang von der Agrarwirtschaft zur Industriewirtschaft vollzogen hat. Die stetig zunehmende Bevölkerung, insbesondere die Zusammendrängung einer größeren Bevölkerung auf verkleinertem Raume zwingen zur Herstellung industrieller Exportwaren.

Seidler und Freud [70]) erkennen die ganze Bedeutung dieser Tarife, wenn sie sagen: „Ohne Zweifel ist somit schon heute der Exportausnahmetarif als ein sehr wirksames Instrument der Handelspolitik zu betrachten; ja man kann sagen, daß gerade auf diesem Gebiete die handelspolitische Influenzierung des Eisenbahnwesens am kräftigsten zutage tritt."

§ 4. Der handelspolitische Tarifdualismus und seine privatwirtschaftliche Begründung.

Das Kennzeichen der deutschen Ausnahmetarifpolitik ist das Vorhandensein von zwei wesensverschiedenen Tarifkategorien: den aprotektionistischen und den protektionistischen Ausnahmetarifen.

Dieser Dualismus enthüllt die Grundsätze der deutschen Ausnahmetarifpolitik.

Dr. Spieß schreibt in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen:

> „Für den Durchfuhrverkehr (und zum Zwecke der Gewinnung von Transporten für die größere deutsche Strecke, wie er

[69]) Kraus: Theorie und Technik der deutschen Gütertarife a. a. O. S. 33.

[70]) Seidler und Freud: Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik, Leipzig 1904 a. a. O. S. 54.

insbesondere in den Einfuhrtarifen und in den gemischten Ausfuhrtarifen realisiert wird — d. Verf.) ist aus dem privaten Unternehmerinteresse heraus die Einstellung der Eisenbahn durchaus nicht merkantilistisch, sondern absolut freihändlerisch; will die Bahn möglichst großen Durchfuhrverkehr gewinnen, so muß sie für ihr Gebiet bereit sein, dieselben Begünstigungen, die auf anderer Route um ihr Gebiet herumreisenden Gute zukommen, auch auf dem eigenen Netz zugestehen." [71])

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ergreift die protektionistischen Maßnahmen

„nicht im Interesse ihres Landes, also nicht aus zoll- und handelspolitischen Erwägungen, sondern aus . . . . privatkapitalistischen Unternehmererwägungen. Die Daweskommission hat das schon . . . vor fünf Jahren . . . in das Dawesgutachten hineingeschrieben: ‚man soll die Henne, die die goldenen Eier legt, nicht schlachten.' Die Henne, die die goldenen Eier für die Eisenbahn legt, ist die Wirtschaft des von der Eisenbahn durchzogenen Landes. Im eigenen Bezirk müssen Früchte reifen, wenn für die Bahn gesunde Grundlagen für Transporte und damit für ihre Rentabilität sich entwickeln sollen. Jede Bahn wird daher im engsten Sinne netzwirtschaftlich, eigenwirtschaftlich denken und handeln müssen [72])."

Dieser Dualismus beweist, „daß keine innere Gleichheit des Zieles (zwischen Tarifpolitik und Zollpolitik, d. Verf.) besteht [73])". Er gründet sich auf dem Primat der privatwirtschaftlichen Geschäftsgebarung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Ihr Bestreben ist in erster Linie darauf gerichtet, das Einnahmesoll zu sichern. Sie realisiert damit die Gedanken, die das Dawesgutachten enthält und die Spieß in seiner Arbeit „Tarif, eine enzyklopädische Studie", ausgesprochen hat.

---

71) Z. d. V. d. E. V. 1929, a. a. O. S. 605.

72) Z. d. V. d. E. V. 1929, a. a. O. S. 605.

73) Z. d. V. d. E. V. 1929, a. a. O. S. 605.

3. Kapitel:

Die vertragliche Tarifpolitik des Deutschen Reiches:

Die Eisenbahntarifabreden der Handelsverträge und ihre Beziehungen zur autonomen Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Die autonome Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wird durch Tarifabreden der Handelsverträge in ihrer Wirksamkeit beeinflußt. Diese Tarifabreden stellen das Gebiet der vertraglichen Tarifpolitik dar. Sie finden sich in bestimmten europäischen Handelsverträgen; überseeische und andere europäische Staaten wie Griechenland, Portugal, die Schweiz usw. treffen in ihren Handelsverträgen mit dem Deutschen Reiche keine Vorschriften für die Tarifpolitik ihrer Eisenbahnen.

§ 1. Die Eisenbahntarifabreden als Nebenabkommen der Handelsverträge.

„Handelsverträge sind Staatsverträge, durch welche die vertragschließenden Teile Vorschriften treffen über Handel, Verkehr und Gewerbebetrieb ihrer Angehörigen in dem Staatsgebiete des anderen Teils.“ [74])

Sie dienen der Förderung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den beteiligten Ländern. Spezifiziert sind somit die wesentlichsten Gruppen von Gegenständen, die in den Handelsverträgen behandelt werden, folgende:

„1. die Rechte der Staatsangehörigen im Gebiete des anderen Teiles in bezug auf Aufenthalt, Niederlassung, Erwerb und Besitz von unbeweglichen Gütern, Betrieb von Handel und Gewerbe, Abgaben, Belastung und Gerichtsstand;

2. Einfuhr-, Ausfuhr-, Durchfuhrverbote und die Erhebung von Ausfuhr- oder Durchfuhrzöllen, Ausfuhrvergütungen;

---

[74]) E. v. Philippovich: „Grundriß der politischen Ökonomie“, 2. Bd., 1. Teil, a. a. O. S. 379.

3. Meistbegünstigung oder Reziprozität in ihren verschiedenen Formen;

4. die inneren Verbrauchsabgaben, insofern dadurch der ausländische Verkehr berührt wird;

5. Erfinder-, Marken-, Musterrechte;

6. Bedingungen der Schiffahrt und des Eisenbahnverkehrs;

7. Veterinärangelegenheiten." [75]

Im Rahmen der Handelsverträge tritt die Frage der Beeinflussung des Warenverkehrs durch Zollabmachungen usw. in den Vordergrund; die übrigen Vereinbarungen, die oft auch in besonderen Uebereinkommen getroffen werden, erhalten dadurch den Charakter handelspolitischer Nebenübereinkommen.

Die vertragschließenden Teile stellen in den den Eisenbahnverkehr betreffenden Nebenübereinkommen Grundsätze hinsichtlich der mit der Beförderung von Personen und Waren verknüpften Fragen auf. Sie zerfallen in verkehrstechnische und tarifarische Abmachungen. Erstere behandeln Fragen wie Bahnanschluß, Beförderung fremder Eisenbahnwagen usw.; letztere — und nur sie interessieren in diesem Zusammenhang — befassen sich mit den Grundsätzen bestimmter Behandlung der der Bahn übergebenen Waren des anderen Teils.

§ 2. Die Klauseln der Parität und der Meistbegünstigung.

Die Tarifabreden der Handelsverträge kennen grundsätzlich zwei Klauseln:

1. die Paritätsklausel,

2. die Meistbegünstigungsklausel.

„Das Paritätsprinzip bedeutet nach seinem allgemeinen Charakter auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die tarifarische Gleichstellung des Auslandes mit dem Inlande auf den heimischen Bahnen, das Meistbegünstigungsprinzip die tarifarische Gleichstellung des anderen Vertragsteiles mit dem meistbegünstigten Staat." [76]

1. Die Paritätsklausel.

Die meisten Handelsverträge mit Eisenbahntarifabreden enthalten die Paritätsklausel. Sie erscheint entweder in persönlicher oder in sachlicher Formulierung.

---

[75] E. v. Philippovich: „Grundriß der politischen Ökonomie, 2. Bd., 1. Teil, a. a. O. S. 380.

[76] Seidler und Freud: „Die Eisenbahntarife und ihre Beziehungen zur Handelspolitik" a. a. O. S. 72.

a) Die persönliche Form der Paritätsklausel.

Sie findet sich im „Vorläufigen Handelsabkommen des Deutschen Reiches mit der Belgisch-Luxemburgischen Wirtschaftsunion" vom 4. 4. 1925[77]).

Artikel 10 bestimmt in Satz 1:

„Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als auch der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden."

Diese Abmachung bezieht sich also auf die Gleichstellung (paritätische Behandlung der „Bewohner" der Gebiete der vertragschließenden Staaten. Es ist also gleichgültig, ob in dem betreffenden Vertragsstaate ein Ausländer oder ein Inländer die Ware versendet.

Neben der persönlichen enthält jedoch in Art. 10 Satz 2 dieser Vertrag auch die sachliche Form der Paritätsklausel; sie stellt in anderen Handelsverträgen die alleinige Form dar.

b) Die sachliche Form der Paritätsklausel.

Sie lautet im Satz 2 des Art. 10 in oben angeführtem Abkommen:

„Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Teils in das Gebiet des anderen Teils übergehenden oder das letztere transitierenden Sendungen weder in bezug auf die Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderungspreise ungünstiger als die in dem betreffenden Gebiet nach einem inländischen Bestimmungsort oder nach dem Ausland abgehenden Sendungen behandelt werden, sofern sie auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung befördert werden."

Die Parität bezieht sich also auf „Sendungen", die „aus dem Gebiet des einen Teils in das Gebiet des anderen Teils übergehen oder letzteres transitieren", jedoch unter der Voraussetzung, daß die Sendungen beider Teile „auf derselben Strecke" und „in derselben Richtung" befördert werden.

Die Klausel dieses Vertrages bringt nicht zum Ausdruck, daß stets nur gleichartige Sendungen die paritätische Behandlung erfahren können. Es wird als selbstverständlich angenommen, daß der Tarif nur für diejenigen ausländischen Sendungen gilt, für die er auch im Inland anwendbar ist. Dennoch

---

77) RGBl.: 1925 II a. a. O. S. 883.

wurde bereits im Deutsch-Oesterreichischen Wirtschaftsabkommen vom 1. 9. 1920[78]) und daraufhin auch im Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrag vom 12. 4. 1930[79]) ausdrücklich die Parität auf gleichartige Sendungen bzw. Güter beschränkt.

Die Beschränkung der Parität auf gleiche Sendungen, die auf derselben Strecke und in derselben Richtung befördert werden, versteht sich von selbst. „Denn es würde" — so heißt es in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen — „ja eine über den Rahmen der Gleichstellung mit inländischen Gütern weit hinausgehende, geradezu widersinnige Begünstigung des Auslandes bedeuten, wenn dieses auf allen inländischen Strecken Tarife in Anspruch nehmen dürfte, die im Inland nur für ganz bestimmte Strecken (und bestimmte Waren, d. Verf.) gerade mit Rücksicht auf deren Eigentümlichkeit eingerichtet worden sind."[80])

In die beiden letztgenannten Verträge jedoch wurde die Formel aufgenommen, nach der die Parität dem ausländischen Gute nur „bei Erfüllung der gleichen Bedingungen" (wie bei den inländischen) gewährt wurde.

„Bei wörtlicher Auslegung einer solchen Vorschrift könnte allerdings dann praktisch jedes ausländische Gut ausgeschlossen werden, wenn etwa im Tarif als Bedingung die Erzeugung im Inlande vorgeschrieben würde. Um zu verhindern, daß der Zweck der vereinbarten Parität durch solche Bedingungen vereitelt wird, werden in einzelnen Verträgen ausdrücklich gewisse Anwendungsbedingungen von Tarifen als unwirksam für den Verkehr aus den Gebieten der vertragschließenden Staaten erklärt, so z. B. die inländische Er-

---

[78]) RGBl. 1920, II, a. a. O. S. 2295 ff. Art. 17 Absatz 2:

„Sendungen, die in Österreich aufgeliefert werden und nach Deutschland oder durch Deutschland nach einem dritten Lande zu befördern sind, werden bei Erfüllung der gleichen Bedingungen auf den Deutschen Bahnen weder in Bezug auf die Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderungspreise oder mit der Beförderung zusammenhängenden öffentlichen Abgaben ungünstiger behandelt werden als gleichartige einheimische Sendungen in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke. Das gleiche wird auf den österreichischen Bahnen für solche Sendungen gelten, die in Deutschland aufgeliefert sind und nach Österreich oder durch Österreich nach einem dritten Staate befördert werden. Dieser Grundsatz findet wechselseitig auch Anwendung auf Sendungen aus dem Gebiet des einen Teils, die mit anderen Beförderungsmitteln über die Grenze in das Gebiet des anderen Teils gebracht und dort auf die Eisenbahn aufgeliefert werden."

[79]) RGBl. 1930, II, a. a. O. S. 1079 ff. Art. 18 Abs. 3:

„Güter, die in Österreich aufgeliefert werden und nach Deutschland oder durch Deutschland nach einem dritten Staate zu befördern sind, werden bei Erfüllung der gleichen Bedingungen auf den deutschen Bahnen weder in Bezug auf die Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderung, der Beförderungspreise oder der mit der Beförderung zusammenhängenden öffentlichen Abgaben ungünstiger behandelt werden als gleichartige, in Deutschland aufgelieferte Güter, die in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke befördert werden. Das Gleiche wird auf den österreichischen Bahnen für solche Güter gelten, die in Deutschland aufgeliefert sind und nach Österreich oder durch Österreich nach einem dritten Staate befördert werden.

Absatz 4. Dieser Grundsatz findet wechselseitig auch Anwendung auf Güter, die aus dem Gebiet des einen Teils mit anderen Beförderungsmitteln über die Grenze in das Gebiet des anderen Teils gebracht und dort auf die Eisenbahn aufgeliefert werden.

[80]) Z. d. V. d. E. V: 1925 a. a. O. S. 1173.

zeugerklausel in den oben genannten Deutsch-Oesterreichischen Abkommen." [81]) [82])

Andere Verträge, wie der „Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und der Lettländischen Republik zur Regelung der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Lettland" vom 19. 11. 1926 [83]), enthalten die gleiche Formel, ohne jedoch durch die Unwirksamkeitserklärung bestimmter Anwendungsbedingungen der Tarife die Parität materiell zu sichern.

Dagegen enthält der „Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Italien" vom 31. 10. 1925 [84]) diesen Grundsatz der Einhaltung bestimmter Bedingungen überhaupt nicht, sodaß die Parität im Rahmen der Beschränkung auf Gleichartigkeit der Gütertransporte der gleichen Strecke und der gleichen Richtung voll in Kraft ist. Aus diesen Darlegungen ergibt sich, daß die Formulierung der Handelsverträge hinsichtlich der eisenbahntarifarischen Abreden keineswegs einheitlich und eindeutig ist.

2. Die Meistbegünstigungsklausel.

Sie lautet in Art. 18 des Deutsch-Jugoslawischen Handelsvertrages vom 6. 10. 1927 [85]):

> „Die vertragschließenden Teile verpflichten sich zur gegenseitigen Gewährung der Beförderungspreise, die auf den Eisenbahnen in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke für gleichartige Gütertransporte von oder nach einem dritten Staate gelten oder gelten werden."

---

[81]) RGBl. 1920, II, a.a.O. S. 2295 Art. 17 Abs. 3 des Deutsch-Öst. Wirtschaftsabkommens v. 1.9.20
„Insbesondere soll folgende Bedingungen für die Anwendung von Eisenbahntarifen, Ermäßigungen der Beförderungspreise oder sonstige Begünstigungen für den Verkehr der gleichartigen Sendungen aus dem Gebiete des anderen Teils unwirksam sein: a) Die Bedingung der inländischen Herkunft oder die Forderung einer solchen Bezeichnung des Gutes, die einem gleichartigen Gute des anderen Teils nicht zugänglich ist usw. Auch der Deutsch-Österreichische Handelsvertrag vom 12. 4. 1930 enhält solche unwirksamen Bedingungen.

[82]) Z. d. V. d. E. V. 1929 a. a. O. S. 991.

[83]) RGBl. 1926 II a. a. O. S. 631, Art. III Anlage A), 3. Abschnitt:
„In Deutschland aufgelieferte, nach Lettland oder durch Lettland nach einem dritten Staate zu befördernde Gütertransporte werden, bei Erfüllung der gleichen Bedingungen auf den lettländischen Eisenbahnen, weder in Bezug auf die Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderungspreise oder der mit der Beförderung zusammenhängenden öffentlichen Abgaben ungünstiger behandelt werden als gleichartige einheimische Gütertransporte oder solche eines dritten Staates in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke. Das Gleiche wird auf den Deutschen Eisenbahnen für in Lettland aufgelieferte Gütertransporte gelten, die nach Deutschland oder durch Deutschland nach einem dritten Staate befördert werden."

[84]) RGBl. 1925 II a. a. O. S. 1021, Art. 23:
„Die von Italien nach einer deutschen Eisenbahnstation oder im Durchgangsverkehr durch deutsches Gebiet versandten Güter werden auf deutschen Eisenbahnen in Bezug auf die Preise, die Art der Beförderung, sowie die damit zusammenhängenden Steuern und Abgaben nicht ungünstiger behandelt als gleichartige Gütertransporte, die zwischen deutschen Eisenbahnstationen in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke versandt werden. Der gleiche Grundsatz gilt für die italienische Eisenbahnen in Bezug auf Güter, die von Deutschland nach einer italienischen Eisenbahnstation oder im Durchgangsverkehr durch italienisches Gebiet versandt werden."

[85]) RGBl. 1927 II a. a. O. S. 1125, Art. 18.

Auch die Meistbegünstigung wird auf gleichartige Ware bei Verfrachtung auf derselben Verkehrsstrecke und in derselben Richtung beschränkt.

Sie kann bestehen:

1. in der Gewährung der Parität, die die Vertragsteile dritten Staaten zugestanden haben[86]);

Die Uebertragung der einem dritten Staat vertraglich zugesicherten Parität beschränkt sich infolge der Bedingung „gleicher Strecke und Richtung" auf dessen Hinterländer. Für andere Staaten muß sie ausdrücklich vereinbart werden. Das heutige Vertragswesen sieht sie in jedem einzelnen Falle vor.

Da praktisch der Meistbegünstigungsklausel die Uebertragung der Parität nie zufällt, bliebe für sie nur die Aufgabe

2. in der Gewährung von besonderen, unter der inländischen Parität liegenden Vergünstigungen.

Dem Ausland werden von der Reichsbahn autonom die in mehrfacher Form bestehenden Transittarife zugestanden. Sie sind auf Grund ihres Aufbaues auch dem Vertragsteil zugänglich, sofern dessen Sendungen die Bedingung der gleichen Strecke und der gleichen Richtung zu erfüllen vermögen. Die Uebertragung dieser Tarifvergünstigung auf jede andere Strecke und Richtung verlangt auch die Meistbegünstigungsklausel nicht; sie ändert demnach an der von der Reichsbahn geschaffenen Tarifsituation nichts, sondern bestätigt sie, weshalb ihr nur deklaratorische Bedeutung zukommt. Würde jedoch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihre Tarife nur bestimmten Staaten vorbehalten, dann würde jedoch auch die Meistbegünstigungsklausel konstitutive Wirkung haben und dem Vertragsteil die vorenthaltenen Tarife sichern. Von den Staaten, mit denen in Handelsverträgen Eisenbahntarifabreden getroffen worden sind, ist mit Oesterreich, Belgien-Luxemburg, Estland, Litauen, Schweden, Ungarn und der Tschechoslowakei die Parität, mit Jugoslawien, Italien und Lettland die Parität und die Meistbegünstigung vereinbart.

3. Die vertragsmäßig zu behandelnde Ware.

Parität und Meistbegünstigung werden entweder den „Bewohnern" oder den „Sendungen" (Gütern), „die in dem Vertragsstaat aufgeliefert" oder „von dem Vertragsstaat versandt" werden, zugesichert.

---

[86]) Seidler und Freud: „Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik" a. a. O. S. 80:

„Die Meistbegünstigung involviert allerdings auch die Übertragung der einem dritten Staate eingeräumten Parität."

Damit erhebt sich die Frage, ob Ware eines vertragslosen Staates in den Genuß der Parität und der Meistbegünstigung kommen kann, wenn sie in einer Station eines Vertragsstaates reexpediert wird. Diese Frage stellt das Problem der „vertragsmäßig zu behandelnden Ware" dar. So könnte z. B. rumänische Ware, die mit Ungarn oder Oesterreich seitens Deutschlands vereinbarte Parität dadurch in Anspruch nehmen, daß sie in einer Unterwegsstation eines Vertragsstaates reexpediert wird.

Seidler und Freud bejahen in ihrer Schrift „Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik" [87]) diese Möglichkeit.

§ 3. Die Beschränkung der Tarifautonomie durch die Paritätsabrede.

Die autonome Tarifpolitik hat Ausnahmetarife geschaffen, deren Aufbau die Absicht der Beschränkung auf inländische Ware erkennen läßt und die Inanspruchnahme durch das Ausland erschwert, wenn nicht unmöglich macht.

Dagegen verlangt die Paritätsabrede der Handelsverträge die gleiche Behandlung in- und ausländischer Waren unter den bekannten Voraussetzungen.

Es ist nunmehr zu untersuchen, inwieweit die Maßnahmen der autonomen Tarifpolitik eine Verletzung der Paritätsabrede darstellen.

Die Erzeugerklausel und die Klausel der inländischen Herkunft haben offensichtlich die Tendenz, das deutsche Gut zu bevorzugen. Sie schließen formell als auch materiell die Möglichkeit aus, daß ausländische Waren den mit diesen Klauseln versehenen Tarif benutzen können. Diese Tendenz bedeutet eine Verletzung der vereinbarten Tarifparität [88]); die Klausel muß aufgelassen werden, wenn der andere Vertragsteil dies verlangt [89]).

In Verfolg der Bestrebungen zur Förderung gewisser deutscher Produktionsstätten und -gebiete hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Ausnahmetarife errichtet, die mit der Anfuhrklausel versehen sind.

1. Jene Form der Anfuhrklausel, die jede Form der Anfuhr grundsätzlich untersagt (AT 178), verstößt sowohl formell als auch materiell gegen die Paritätsabrede.

2 a) Die Ausfuhrklausel mit beschränktem als auch mit unbeschränktem Geltungsbereich stellt formell keinen Wider-

---

[87]) A. a. O. S. 84 ff.

[88]) Seidler und Freud: „Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik", a. a. O. S. 90:

Es bedarf keiner weiteren Ausführung, daß die Ausnahmetarife mit Provenienzbedingungen als eine Verletzung der vereinbarten Tarifparität zu betrachten sind.

[89]) In den Deutsch-Österreichischen Handelsverträgen von 1920 und 1930 ist in Ergänzung der Paritätsabrede die Erzeugerklausel ausdrücklich als unwirksam erklärt worden. Siehe Fußnote 81 dieser Arbeit.

spruch zur Parität dar, weil eine gleiche Behandlung der in- und ausländischen Waren vorliegt. Vor der Bedingung der Anfuhr, die sich auf bestimmte Möglichkeiten beschränkt, sind sowohl in- als auch ausländische Waren gleich: Wer von in- und ausländischen Verfrachtern die offengelassenen Anfuhrmöglichkeiten benutzen kann, darf den Tarif in Anspruch nehmen [90].

b) Materiell jedoch wird diese Erfüllung seitens solcher Verfrachter, die nicht in einer Tarifversandstation wohnen, bei der erweiterten Form der Anfuhrklausel noch auf größere Schwierigkeiten stoßen — wenn nicht überhaupt unmöglich sein — als bei der einfachen Form: praktisch wird in vielen Fällen der Bedingung nur innerhalb des „Bereichs" der Tarifversandstation entsprochen werden können.

Die Beschränkung der Gültigkeit der Tarife auf bestimmte Binnenstationen (beschränkter Geltungsbereich) findet in den Handelsverträgen keine Erwähnung. Sie ist demnach formell gestattet. Doch kann auch hier eine Benutzung der Tarife durch ausländische Waren ausgeschlossen sein, wenn die gebrochene Fracht teurer wird, als die ungebrochene. Damit hat das betreffende deutsche Gut noch einen Vorsprung gegenüber dem ausländischen.

Die drei genannten Fälle berühren das Problem der Diskrimination, das durch die Handelsverträge nur soweit gelöst ist, als die Differentialtarife auf jeden Fall dem anderen Vertragsteil von den Tarifunterwegsstationen ab zugestanden werden müssen; ein allgemeines Verbot der Ausnahmetarife, insbesondere der Stationstarife durch die Handelsverträge würde infolge ihrer Bedeutung für die Wirtschaft von keinem Staate zugestanden werden.

Die den zwischenstaatlichen Verkehr erschwerenden Klauseln sind als dem Geist der Handelsverträge zuwiderlaufende Bestimmungen aufzuheben [91]. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat dieser Forderung entsprochen. Sie hat z. B. der Tschechoslowakei aufgrund der Paritätsabrede durch Auflassung der Klauseln wichtige deutsche

---

90) ATA 1931 a. a. O. S. 1504.

91) Den gleichen Standpunkt vertritt Dr. Otto Loening, der Kommentator des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) vom 22. Okt. 1924 bei Besprechung des Art. 9, § 2, Abs. 2 Satz 1 des genannten Abkommens (a. a. O. S. 222).

Art. 9: „Die Tarife müssen Jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden." —Grundsatz der Gleichheit.

„Das schließt nicht aus, daß Ausnahmetarife geschaffen werden; Voraussetzung ist nur, daß diese Ausnahmetarife unter den in dem Tarif angegebenen Bedingungen auch auf jeden in gleicher Weise Anwendung findet. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß in diesem Tarif nicht solche anderweite Bedingungen enthalten sind, die nur von diesen Interessenten erfüllt werden können (Erzeuger — Anfuhrklausel). Denn dann würde eine Begünstigung dieses einen vor dem anderen vorliegen, was nach Art. 9, § 2, Abs. 2 Satz 1 nicht gestattet ist." Den Handelsverträgen liegen die allgemeinen Bestimmungen des IÜG zugrunde.

reine Ausfuhr-Ausnahmetarife von den Tarifversandstationen ab zur Verfügung gestellt [92]).

Der Oberste Gerichtshof in Wien hat in einem Urteil den Zwang zur Erfüllung der Paritätsabrede und damit die Gewährung der protektionistischen Tarife an den anderen Vertragsteil bestätigt [93]).

So ergibt sich, daß die Paritätsabrede der Handelsverträge die autonome Tarifpolitik zur Befolgung aprotektionistischer Tendenzen zwingt.

Der Widerspruch ist offenbar: Während die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft — im Sinne der Schutzzöllner — protektionistische Maßnahmen ergreift, bringt die staatliche Außenhandelspolitik in den Handelsverträgen den „Gedanken der kosmopolitischen Egalisierung zum Ausdruck“ [94]).

Die Paritätsabrede führt dazu, daß das deutsche Gut nicht billiger befördert werden darf als das ausländische, wohl aber besteht die Möglichkeit, dem ausländischen Gut Vorzugssätze gegenüber dem inländischen einzuräumen.

Angesichts dieser Diskrepanz zwischen der autonomen Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der vertraglichen Tarifpolitik des Deutschen Reiches erhebt sich die Frage, weshalb diese Tarifabreden in die Handelsverträge aufgenommen werden.

Zunächst eine Begründung, die Reichsbahnrat Dr. jur. Wyszomirski-Berlin in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen [95]) gibt. Unter Bezugnahme auf die Aeußerung Bismarcks [96]) anläßlich der Begründung seiner neuen Handelspolitik vom 8. Mai 1879 schreibt er:

> „Und in der Tat ergibt sich die Notwendigkeit einer einheitlichen Lösung der Fragen des Zoll- und Eisenbahntarifs schon aus der Wechselwirkung, die sie auf die Wirtschaftslage ausüben, indem volkswirtschaftlich notwendige Erhöhungen der Schutzzölle in ihren Wirkungen durch eisenbahntarifarische Maßnahmen ganz oder zum Teil aufgehoben werden können. Aus dieser Erkenntnis heraus sind daher beim Abschluß internatio-

[92]) ATA 1932 a. a. O. S. 660.

[93]) ATA 1930 a. a. O. S. 106:

„In der Entscheidung des obersten Gerichtshofes in Wien ging es gegen die jugoslavischen Eisenbahnen, die sich geweigert hatten, einen Ausnahmetarif ihres Lokaltarifes von einer im Tarif genannten jugoslavischen Station angefangen für gleichartige aus Österreich kommende Transporte, welche diese Station berührten, anzurechnen. Alle Eisenbahnen, welchen durch Staatsverträge mit anderen Ländern die Verpflichtung der Parität auferlegt ist, werden aus dem Satze, der in dem Urteil vorkommt: „Die Anwendung des Tarifes darf sich mit dem Handelsvertrag nicht in Widerspruch setzen, er muß vielmehr so angewendet werden, daß der dem Wortlaut nach vorhandene Widerspruch beseitigt wird,“ ihre praktischen Folgerungen ziehen müssen.“

[94]) Seidler und Freud: „Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik“ a. a. O. S. 94.

[95]) Z. d. V. d. E. V. 1925 a. a. O. A. 1172.

[96]) Wiedergabe Fußnote 5 dieser Arbeit.

naler Handels- und Zollverträge schon etwa seit Mitte des vorigen Jahrhunderts regelmäßig auch Eisenbahnverkehrsfragen behandelt worden. Neben Erleichterungen des Wagendurchlaufs und Vereinfachung der Zollabfertigung handelt es sich dabei im wesentlichen um die gegenseitige Zusicherung der Parität und zuweilen auch der Meistbegünstigung hinsichtlich der Eisenbahntarife."

Der Verfasser läßt die Frage offen, ob es sich bei der Unterhöhlung der Schutzzölle durch die Eisenbahntarife um die eigenen Einfuhrtarife oder die Ausfuhr-Ausnahmetarife des anderen Teils handelt.

Die ersteren scheiden ohne weiteres aus; denn die Frage der Beziehung zwischen Zöllen und Einfuhrtarifen ist eine innere Angelegenheit jedes Vertragsstaates.

Die Beeinflussung der Zölle durch die Ausfuhr-Ausnahmetarife des anderen Teils wird durch die Paritätsabrede überhaupt nicht berührt, da die Parität nur in g l e i c h e r R i c h t u n g gilt und somit die Ausfuhr-Ausnahmetarife — die bekanntlich Richtungstarife sind — des anderen Teils nur nach dritten Staaten, nicht aber die Ausfuhr-Ausnahmetarife nach dem eigenen Gebiet betroffen werden.

Nach Philippovich [97]) hat die Paritätsabrede einerseits den Zweck, zu verhindern, daß die eigenen, dem andern Vertragsteil zugestandenen Zollermäßigungen durch Ermäßigung der Eisenbahntarife für inländische Güter wieder ausgeglichen werden. Diese Absicht kann durch die Parität zwar bei Sendungen innerhalb des einen Teils, nicht aber bei Sendungen, die mit Ausfuhr-Ausnahmetarifen nach dem andern Teil befördert werden, realisiert werden; wohl aber wieder bei Sendungen, die mit den letztgenannten Tarifen nach dritten Staaten verfrachtet werden.

Dagegen soll — und kann (d. Verf.) — nach Philippovich die Parität eine Erhöhung der Eisenbahntarife für ausländische Güter zum Zwecke des Ausgleiches eigener Zollermäßigungen unmöglich machen.

In Deutschland findet sich eine Erhöhung der Eisenbahntarife für ausländische Ware — außer dem auf S. 26 zitierten Fall — nicht [98]).

---

97) E. v. Philippovich: „Grundriß der politischen Ökonomie", 2. Band 1. Teil a. a. O. S. 383.

98) In Österreich kommt diese Diskrimination trotz der Abreden in Handelsverträgen vor. So berichtet der ATA Nr. 30 ex 1932 a. a. O. S. 349/50:

„Eine weitere Tarifmaßnahme betrifft die Auftarifierung einzelner Artikel im Verkehr aus dem Ausland bezw. im Transit in Österreich. Die in Frage kommenden Auftarifierungen betreffen u. a. folgende Waren:
1. Lebensmittel: Obst, Gemüse, Eier, Malz;
2. Halbfertige Waren: Fette, Öle;
3. Fertige Waren: Papier, Tonwaren, Eisen usw.
Für inländische Sendungen dieser Art bleiben die bisherigen Taxen unverändert. Die Tariferhöhungen bewegen sich im Ausmaß von 5—50%." Es unterliegt keinem Zweifel, daß der andere Vertragsteil die Auflassung dieser Maßnahme fordern kann.

Die Handelsvertragspolitik zwingt somit — entgegen der derzeitigen vorherrschenden Tendenz des Protektionismus — die Tarifpolitik zu aprotektionistischer Haltung gerade dann, wenn die Bahn in ihrem und der Gesamtwirtschaft Interesse zu protektionistischen Tarifmaßnahmen greift.

Hieraus ergibt sich die Forderung nach Beseitigung dieser schematischen und den beiderseitigen Güteraustausch unzulänglich behandelnden Eisenbahntarifabrede — eine Forderung, die schon Seidler und Freud [103]) erhoben haben — und nach handelsvertraglicher Anerkennung der Tarifautonomie.

Im Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrag vom Jahre 1930 ist die Parität bereits eingeschränkt und die Tarifautonomie erweitert worden: die Anfuhrklausel wurde als wirksam erklärt [104]). Die Wirksamkeitserklärung der Anfuhrklausel bedeutet die Legalisierung eines bereits seit Jahren bestehenden Brauches der Eisenbahn, durch diese Klausel eine Tarifermäßigung nur Waren bestimmter inländischer Herkunft vorzubehalten. Die Aufnahme der Anfuhrklausel unter die wirksamen Bestimmungen bedeutet daher das Eindringen protektionistischen Geistes in die Tarifabreden der Handelsverträge [105]).

Im Oesterreichisch-Rumänischen Handelsvertrag vom 22. 8. 1931 gehen die Vertragsteile den entscheidenden Schritt weiter und kommen überein, daß die in Art. 21, Abs. 2, vereinbarte Parität keine Anwendung findet „auf die besonderen Ermäßigungen, welche durch Ausnahmetarife einzelnen inländischen Industrien aufgrund von gehörig kundgemachten Gesetzen zugestanden werden." [106])

Damit ist ausdrücklich in den Eisenbahntarifabreden der Schutz der nationalen Industrie zum Prinzip erhoben.

Der Frachtvorteil bei gebrochener Tarifierung beträgt demnach:

RM.	0.49	0.40	0.32

Er verringert sich bei Verladung der Sendung in gedeckt gebaute Wagen auf:

RM.	0.31	0.25	0.19

[103]) Seidler und Freud: „Die Eisenbahntarife in ihren Beziehungen zur Handelspolitik" a. a. O. S. 144 ff.

[104]) RGBl. 1930 II, a. a. O. S. 1079. ff. Art. 19:
„Dagegen sollen insbesondere folgende Bestimmungen für die Anwendung von Eisenbahntarifen . . . wirksam sein: die Bedingung der Anbringung von Gütern mit Schleppbahnen, Privatanschlußbahnen oder Straßenfuhrwerk usw. . . . — alles dies jedoch nur unter der Voraussetzung gleichartiger Behandlung inländischer Güter."

[105]) ATA 1930 a. a. O. S. 498.

[106]) ATA 1931 a. a. O. S. 1166.

Lebenslauf.

Ich, Horst Kluge, wurde am 11. Oktober 1904 zu Göppingen i. Wttbg. geboren. Nach dem Besuch der Bürgerschule durchlief ich die Oberrealschule in Mannheim bis zur Primareife und erlernte während der Jahre 1921—1924 die kaufmännische Praxis bei der Mannheimer Speditionsfirma Schenker & Co. Im S.-S. 1924 begann ich das wirtschaftswissenschaftliche Studium an der Handels-Hochschule Mannheim, setzte es im S.-S. 1926 an der Handels-Hochschule Leipzig fort und beendetete es zunächst mit der kaufmännischen Diplomprüfung neuer Ordnung (Studiendauer mindestens sechs Semester) im Juli 1927. Im Oktober 1928 bestand ich an der Lessingschule zu Mannheim die Ergänzungsreifeprüfung. Von neuem nahm ich das wirtschaftswissenschaftliche Studium auf, legte im Oktober 1931 die Handelslehrer-Diplomprüfung ab und beschloß es mit der am 27. Oktober 1933 bestandenen Doktorprüfung.

Buchdruckerei G. J. Stieber, Lauda